İSTANBUL'UN ATLI VE ELEKTRİKLİ TRAMVAYLARI

Prof. Dr. Vahdettin ENGİN

İSTANBUL TİCARET ODASI
İSTANBUL'A YÖNELİK ARAŞTIRMALAR
YAYIN NO : 2010-76

İSTANBUL, 2011

Copyright © İTO (İstanbul Ticaret Odası)

Tüm haklar saklıdır. Bu yayının hiçbir bölümü, yazarın ve İTO'nun önceden yazılı izni olmaksızın mekanik olarak, fotokopi yoluyla veya herhangi bir şekilde çoğaltılamaz. Eserin bazı bölümleri veya paragrafları, sadece araştırma veya özel çalışmalar amacıyla, yazarın adı ve İTO belirtilmek suretiyle kullanılabilir.

ISBN 978-9944-60-847-3 (Basılı)
ISBN 978-9944-60-848-0 (Elektronik)

İTO ÇAĞRI MERKEZİ
Tel: (212) 444 0 486

İTO yayınları için ayrıntılı bilgi
Bilgi ve Doküman Yönetimi Şubesi
Dokümantasyon Servisi'nden alınabilir.

Tel : (212) 455 63 29
Faks : (212) 512 06 41
E-posta : ito.yayin@ito.org.tr
İnternet : www.ito.org.tr

Odamız yayınlarına tam metin ve ücretsiz olarak
internetten ulaşabilirsiniz.

Tasarım
Okur Ofset

Baskı, Cilt
Altınoluk Yayın Sanayi A.Ş.
Tel: (212) 671 07 00 - Faks: (212) 671 07 17
info@erkammatbaasi.com • www.erkammatbaasi.com

İSTANBUL'UN ATLI VE ELEKTRİKLİ TRAMVAYLARI

Prof. Dr. Vahdettin ENGİN

10. 11. 1956 Yarımca/Kocaeli doğumlu. İlköğrenimini Yarımca İlkokulu'nda tamamladıktan sonra 1968 yılında Galatasaray Lisesi'ne girdi. Galatasaray Lisesi'nden 1977 yılında mezun oldu. 1982 yılında İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yakınçağ Tarihi Kürsüsü'nü bitirdi.1983 yılında Marmara Üniversitesi Atatürk Eğitim Fakültesi'nde Araştırma Görevlisi oldu.1986 yılında "Ahmet Rıza Bey ve Siyasi Faaliyetleri" konulu yüksek lisans tezini yaptı.1992 yılında ise "Rumeli Demiryolları" konulu araştırma ile doktora çalışmasını tamamladı. 12.10.1995 tarihinde Doçent 21.03.2002 tarihinde Profesör unvanını aldı. Halen Marmara Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nde Öğretim Üyesi olarak vazife yapmaktadır. Evli ve bir kız çocuk babasıdır.

Eserleri:

- **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayınevi, İstanbul1993.
- **Sadrazam Kâmil Paşa'nın Oğlu Hilmi Kâmil Bayur'un Galatasaray Lisesi Hatıraları**, Galatasaray Tarih Dergisi Yayını, İstanbul 1995.
- **Tünel**, Simurg Yayınevi, İstanbul 2000. (Türk Tarih Kurumu Ödülü)
- **Sultan Abdülhamid ve İstanbul'u**, Simurg Yayınevi, İstanbul 2001.
- **Mekteb-i Sultani**, Galatasaraylılar Derneği Yayını, İstanbul 2003.
- **II. Abdülhamid ve Dış Politika**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2005.
- **Tünel'den Füniküler'e (Kabataş-Taksim)**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2007.
- **Kurtlar Sofrasındaki Osmanlı**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2007
- **Vahdettin Engin-İlber Ortaylı- Erhan Afyoncu, Bir Dünya Başkenti Eminönü,** İstanbul 2008.
- **Sultan II. Abdülhamid ve İstanbul'u,** İkinci baskı, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2008
- **Cumhuriyet'in Aynası Osmanlı,** Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2010
- **Pazarlık,** Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2010

İÇİNDEKİLER

TAKDİM....9
ÖNSÖZ....11
GİRİŞ....17
Bir Ulaşım Aracı Olarak Tramvayın Ortaya Çıkışı....17
Atlı Tramvayların Gelişinin Hemen Öncesinde İstanbul....19

I. BÖLÜM
İSTANBUL'UN İLK ATLI TRAMVAYLARININ YAPILMASI....27
Atlı Tramvaylar Öncesinde Şehiriçi Ulaşım....27
Deniz Ulaşımı....27
Kara Ulaşımı....34
İstanbul Şehiriçi Ulaşımı İçin Atlı Tramvay İmtiyazının Verilmesi....39
Atlı Tramvayın İnşa Faaliyetleri ve İşletmeye Geçiş....48
Atlı Tramvayların Özellikleri ve İşleyişleri....54
Atlı Tramvaylardan Şikâyetler....56
İstanbul Caddelerinde İlk Tramvay Kazaları....60
Diğer Semtler Ahalisinin Tramvay Talepleri....62
Geniş Kapsamlı Bir Tramvay Projesi....63
İstanbul Caddelerinde Omnibüslerin İşlemeye Başlaması....65
Omnibüsler Üsküdar'da....71
Hizmete Girişinin İlk Yıllarında Atlı Tramvayın Toplum Hayatına Etkileri....78
1875-1883 Yılları İtibariyle Tramvay Şirketi Genel Kurulunda Gündeme Gelen Konular....88

II. BÖLÜM
ATLI TRAMVAYIN ŞİŞLİ'YE KADAR UZATILMASINA YÖNELİK FAALİYETLER....91
Tarafların Karşılıklı İddiaları....92
Galata-Şişli Hattının Yapımına Yönelik Faaliyetler....96
28 Temmuz 1881 Tarihli Yeni Tramvay Mukavele ve Şartnamesi....98
Galata-Şişli Hattının Yapım Çalışmaları ve İşletmeye Geçiş....103

III. BÖLÜM
1883 YILI SONRASINDAKİ GELİŞMELER VE İŞLETMECİLİK....106
1884 Yılına Ait Bir Genel Kurul Raporu....106
Tramvay Yollarının Bozukluğu ve Kazalar....111
Tramvay Yollarının Tamiri ve Yine Kazalardan Şikâyetler....116
Tramvay Şirketi'nin İmtiyazı Uzatmak İstemesi ve Yeni İmtiyaz Talepleri....119
31 Ocak 1907 Tarihli Mukavele....126

IV. BÖLÜM
ELEKTRİKLİ TRAMVAYLARIN HAYATA GEÇİŞİ 131
İkinci Meşrutiyet'in İlanı ve Sonrasındaki Gelişmeler 131
Tramvay İşçilerinin Grevi 131
II. Meşrutiyet Döneminde Atlı Tramvayların Son Faaliyetleri 133
İstanbul Tramvaylarında Elektriklendirme Sürecinin Başlaması 135
Tramvay Şirketinin Tünel Şirketini Satın Alması 135
Tramvay Şirketi ile Müzakerelerin Devamı 137
19 Ocak 1911 Tarihli Mukavele ve Ekleri 139
Atlı Tramvayların Faaliyetinin Sona Ermesi 157
Atlı Tramvaylarla İlgili Yazılanlar: Dönemi Yaşayanlardan Atlı Tramvay İzlenimleri 158
Tramvayları Elektriklendirme Faaliyetlerinin Devamı 168
Elektrikli Tramvay Nizamnamesinin Hazırlanması 169
Hatlara Elektrik Verilmesi ve Tramvayların İşlemeye Başlaması 173
Elektrikli Tramvay ve İlk Kazalar 180
Maçkalıların Şikâyetleri 181
Tramvay Şirketi Çalışanlarının Askerlik Meselesi 182
Tramvaylardaki İzdiham 183
Tramvay Ücretleri 186
İşgal Yıllarında Tramvay İşçilerinin Grevi 188
Tramvay İsçileri Yine Haklarını Arıyorlar 195
XX. Yüzyılın Başında İstanbul Şehiriçi Ulaşımı İçin Yapılan Bazı Ulaşım Projeleri 199

V. BÖLÜM
CUMHURİYET DÖNEMİNDEKİ GELİŞMELER 203
Rumeli ve Anadolu Yakalarında Yeni Hatların Yapılması 205
Fatih-Edirnekapı Hattı 208
Üsküdar-Kısıklı Hattı 208
Üsküdar-Kısıklı Hattının Yapılması 211
Üsküdar-Haydarpaşa Hattının Yapılması 214
Kadıköy Ciheti Tramvayları 215
Tramvay Şirketinin Millileştirilmesi ve İETT'nin Kuruluşu 215
Tramvaylar İstanbul'a ve İstanbullulara Veda Ediyor 220
Son Dönemde İstanbul'da Yapılan Tramvay Hatları 225
Elektrikli Tramvayların İstanbul İçin Önemi ve Yazılanlar 228
Tramvayların Kaldırılması Hakkında Yazılanlar 275
Atatürk de Tramvaya Binmiş 277
Oktay Akbal, "Kırmızı Tenteli Bir Tramvay" Adını Verdiği Kitabında Tramvaysızlığı Anlatır 279

KAYNAKÇA 282

TAKDİM

Avrupa'da gerçekleşen sanayi devrimi, insanoğlunun o döneme kadar yaşamış olduğu pek çok alışkanlığı değiştirdi. Buharlı makineler bulundu. El tezgâhlarından fabrika sistemine, tek tek üretimden seri üretime geçilmeye başlandı. Öncelikle İngiltere'de başlayan bu değişim, kısa sürede diğer Avrupa ülkelerine yayıldı. Bu gelişmeler, farklı alanlarda yeni teknolojik buluşların ortaya çıkmasını sağladı. Bunların en önemlisi şüphesiz ulaşım konusunda yaşanan gelişmelerdi.

Avrupa'da raylı sistem, 19. Yüzyılın ilkyarısında başladı. Önce şehirler, sonra da ülkeler arası demiryolları döşendi. Osmanlı devlet adamları ve yöneticileri de, Avrupa'da ortaya çıkan bu gelişmelere sessiz kalmadılar. Böylece demiryolu, Avrupa'dan kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti'ne girdi.

Aynı şekilde 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra, Paris'te 1855 Eylül'ünden itibaren işlemeye başlayan atlı tramvaylar, kısa sürede diğer Avrupa ülkelerine de yayıldı. Bu şehirlerden birisi de İstanbul idi.

Modern bir ulaşım aracı olması ve şehiriçi yolcu taşımacılığına önemli kolaylıklar getirmesi sebebi ile tramvay Osmanlı toplumu tarafından ilgiyle karşılandı.

1869 yılında Kostantin Karapano Efendi'nin önerisiyle ilk atlı tramvay, Azapkapı-Beşiktaş hattında, 31 Temmuz 1871 tarihinde de resmen işletmeye açıldı. Böylece İstanbul'un ilk atlı tramvayı hizmete girmiş oldu. Atlı tramvaylar yarım asra yakın bir süre İstanbul halkına hizmet etti. Balkan savaşlarının çıkmasından sonra ordunun beygir ihtiyacı için tramvay atlarına el konulması ile bir anda İstanbul tramvaysız kaldı. 25 Ekim 1912 tarihinden itibaren atlı tramvayların seferleri sona erdi.

Bundan sonra elektrikli tramvaylarla ilgili çalışmalara girişildi. Kısa sürede çalışmaların tamamlanmasıyla 1914 yılından itibaren bu sefer elektrikli tramvaylar, İstanbulluların hayatına girdi. Tramvay şirketi 1939 yılında millileştirilerek, İstanbul Belediyesi'ne bırakıldı.

Ne yazık ki, 12 Ağustos 1961 tarihinde İstanbul'un Avrupa yakasındaki, 14 Kasım 1966 tarihinde de Anadolu tarafındaki tramvaylar kaldırıldı. Ancak, 1980'li yılların sonunda, yeniden tramvaylara dönüş yapılması kararlaştırıldı ve İstanbul şehiriçi trafiğini rahatlatacak bir çözüm, böylece tekrar uygulamaya sokuldu.

İlk olarak, İstiklâl Caddesi'ni yayalaştırma projesi ile birlikte 1990 yılı sonunda, Tünel-Taksim arasında nostaljik tramvay hattı açıldı. Daha sonra Sirkeci-Aksaray; Zeytinburnu, Kabataş ve Bağcılara kadar uzanan hatlar hizmete alındı. Hattın Kabataş'a uzatılması 30 Ocak 2005 tarihinde gerçekleştirildi ve tam 44 yıl sonra tramvay tekrar Galata Köprüsü'nden geçmeye başladı.

Marmara Üniversitesi Tarih Bölümü öğretim üyelerinden Prof. Dr. Vahdettin Engin tarafından başta arşiv belgeleri ve dönemin gazetelerinden faydalanılarak hazırlanan bu kitapta Tramvay'ın Avrupa'da doğuşu ile birlikte İstanbul'a gelişini ve yaklaşık bir asırlık serüvenini bulacaksınız. Bu kitap birçok insanımızı eski günlerine götürecek. İTO camiası olarak sosyal sorumluluk projesi olarak kabul ettiğimiz bu tür çalışmaları yayınlamaktan büyük gurur duyuyoruz. Bu bağlamda başta Sayın Prof. Dr. Vahdettin Engin olmak üzere emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

Saygılarımla
Dr. Murat YALÇINTAŞ
İTO Yönetim Kurulu Başkanı

ÖNSÖZ

Tramvay ve metro birer raylı sistem türü olarak büyük kentlerde şehiriçi trafiğin düzenli, suratli ve sürekli cereyanı konusunda büyük önem taşırlar. Bu önem büyük bir dünya kenti olan İstanbul için çok daha geçerlidir. Esas itibariyle İstanbul, gerek tramvaya, gerekse metroya sahıp olma konusunda dünyanın büyük şehirleri ile paralel gelişmeler yaşamıştır. İstanbul metroya sahiplik hususunda dünyanın ikinci şehri olduğu gibi (Tünel 1875), tramvayın İstanbul caddelerinde işlemeye başlaması da belli başlı Avrupa şehirleri ile en fazla 5-10 yıllık bir fark ihtiva eder.

Bu yönüyle bakıldığında İstanbul'un raylı sistem kullanmada hiç de geç kalmadığını söylemek mümkündür. Bununla beraber, her ne kadar dünyanın ikinci metrosuna sahip olunabilmişse de bunun arkası getirilememiştir. Tramvayda ise gelişmeler farklı cereyan etmiştir. 1871 yılından itibaren İstanbul'da atlı tramvaylar işlemeye başlamış, bilahare hat sayısı artarak tramvaylar elektriklendirilmiş ve tramvay İstanbul için vazgeçilmez bir ulaşım aracı olmuştur.

Gerek Osmanlı döneminde, gerekse Cumhuriyet döneminde 1960'lı yıllara kadar tramvay İstanbul'da şehiriçi ulaşımı açısından önemli bir işlev yerine getirmiştir. Ne yazık ki, 1961 yılında, bu önemli işlevin farkında olmayanlar, trafiği yavaşlattığı ve geri bir ulaşım aracı olduğu gibi bir iddiayla tramvayı kaldırdılar. İstanbul şehiriçi kara ulaşımı önce troleybüslere, sonra da otobüslere bırakıldı. Tramvayın yavaşlığından şikâyet edilirken, otobüslerin trafik sıkışıklığı sebebiyle çok daha zorlukla ve yavaş ilerleyebildikleri fark edildi. Ama iş işten geçmişti.

Günümüzde raylı sistemin önemi tekrar anlaşılmış bulunuyor. Bu doğrultuda hatırı sayılır bir faaliyetin içinde bulunulduğu da bir gerçektir.

Raylı sistemin önemini vurgularken Attila İlhan'ı anmamak mümkün değil Attila İlhan *Hangi Atatürk*[1] adlı eserinde tramvaylardan da söz ederek çok çarpıcı bir takım saptamalar yapmıştır. Attila İlhan'ın bu saptamalarına baktığımızda, tramvayın gerek İstanbul, gerekse ülkemiz açısından ne derece değer taşıdığı anlamlı bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Attila İlhan şöyle diyor:

"Yaşıtlarımın çoğundan farklı olarak, ben ilk defa tramvaya İstanbul'da değil, İzmir'de binmişimdir. Üstelik bindiğim tramvay elektrikli değil, atlı idi. Ne o, şaştınız mı? Hiç şaşmayın, İzmir'de, çocukluğumun Karşıyaka'sında, atlı tramvaylar hâlâ saltanatlarını sürdürüyorlardı. İskele'nin önünden, her vapur gelişinde Naldöken'e, Bostanlı'ya ve Soğukkuyu'ya gidip gelen, yazları açık, kışları kapalı, son derece sevimli taşıt araçları, tramvay yolunda oturanların, vatmanlarla, biletçilerle, ahbap olduklarını hatırlarım. İşin tuhafı, öyle çabucak kalkmadı da bu tramvaylar, 40'lı yılları boyunca görevlerini sürdürdüler Yanlış hatırlamıyorsam, ortadan silinmeleri 50'li yıllarına denk gelıyor.

---

1 Attila İlhan, Hangi Atatürk, İstanbul 1982, ikinci baskı, s.185-187.

Atlı tramvay ne demek!... İstanbul, sanırım çok yıllar önce atlı tramvaylarını elektriklileriyle değiştirmişti. Öteki Türk şehirlerindeki çocukları bilmem ama İzmir çocuklarının bu alanda da, İstanbul çocuklarına oranla bir aşağılık duygusuna düşmeleri imkânsızdı. Nedeni belli, şehrin Alsancak yöresinde atlı tramvaylar işleyedursun, Güzelyalı'ya (o zamanlar adı Kokaryalı idi) Konak'tan gıcır gıcır elektrikli tramvaylar kalkıyordu. Tramvay, yaşı elli dolayında olanların belleğinde, şehir hayatının ayrılmaz bir parçası olarak yerleşmiştir. 30'larda, mizah dergilerindeki karikatürlerin çoğu tramvay üzerine idi. Otomobilin pahalı bir lüks, arabanın gittikçe önemini yitiren kıt bir taşıma aracı olduğu dönemde, tramvayın önemini nasıl küçümsersiniz?

Küçümsedik, yalnız küçümsemedik, otobüslerin vızır vızır işlediği bir dönemde, hâlâ raylar üzerinde giden bir taşıma aracına bağlı kalmayı ilkellik saydık, sonunun nereye varacağını hiç düşünmeden, önce tramvaylarımızı otobüslerle, sonra otobüslerimizi özel otomobillerle değiştirme yolunu tuttuk. Meğerse böyle yapmakla dışa bağımlı bir taşımacılık anlayışına yatıyor, ilerde şehirlerimizi trafik sıkışıklığından geçilmez hale getirecek bir 'tarihsel yanlışlığa' düşüyormuşuz. Şimdi öyle söylüyorlar. Elbette doğru bir söz. Türkiye petrol ithal edemediği gün otobüslerin de, otomobillerin de hurdaya çıkacağı kesin, kesin ya, bunu anlamak için acaba şu son 30 senelik savurganlığı yaşamak mı gerekirdi? Savaş yıllarında, benzin piyasadan çekilince, Avrupa ve Amerika'dan yedek parça gelmeyince, büyük şehirlerimizde insan taşımacılığı kimlerin omzuna kalmıştı hiç mi düşünmediler?

Elbette tramvayların! 40'lı yıllarda İstanbul'da tramvay olmasaydı, şehir dururdu be! Maçka'dan Taksim'e kadar, bir sabah, bavulumuzu koyacak taksi aramış, bulamamıştık; Maçka-Tünel, Maçka-Beyazıt tramvayları ise, sabahın köründen beri görev başındaydılar.

Şimdi büyük şehirlerimizden birinin belediye başkanı çıkıyor, diyor ki, "şehiriçi trafiğini keşmekeşten, ülke ekonomisini savurganlıktan kurtarmak için tek yol, tramvaya dönmektir; zira, bir kere tramvay petrolsüz işler, ikincisi yurt içinde yapılabilir, üçüncüsü vagonları çoğaltılarak bir kerede yüzlerce kişiyi bir yerden bir yere götürebilir." Bu başkana göre, Türkiye'nin tramvayı terk etmesi gerçekten tarihsel bir yanılgı olmuştur. Eğer bu yanlışlığa düşülmeseydi bugün ne şehirlerimizin iç trafiği böylesine berbat olacaktı, ne de onca dövizimiz çarçur!

Memleketi yönetmek gibi bir iddiası olmayan ortalama vatandaş, bu sözleri duyunca ne hisseder dersiniz? Adamakıllı koyu bir hüzün! Bundan 30 yıl önce tramvaylarda ısrar etmenin şehiriçi trafiğini altüst edeceğini, zira bu araçların az süratli olduklarını, zaten yeryüzünden gittikçe kalktıklarını ileri sürenler de, aynı partinin belediye başkanları idi. Çünkü yakından incelerseniz göreceksiniz ki, Türkiye'nin tramvayları feda etmek kararını verdiği tarihlerle, Türkiye'nin Amerika ile sıkı ilişkilere girdiği tarihler üç aşağı beş yukarı aynıdır. Galiba yazmıştım, 1947 Haziranı'nda Türkiye'ye gelen bir iktisat heyetinin başkanı, göğsünü gere gere diyordu ki, "Türkiye'ye her şeyden evvel, her türlü kalkınma ilanlarından evvel, yol ve liman lazım olduğuna inanmak icap eder." O tarihlerde bu sözlerin, sız kalkınmaya boş verin, size satacağımız motorlu araçlar için yol yapın, ihraç edeceğimiz malları indirmek için liman inşa edin anlamına geldiğini sosyalistlerden başka kimse anlamamıştı. CHP de, sonradan devralan DP de, işe şehiriçi yolları asfaltlamak, motorlu ve benzinli araçlar için elverişli hale getirmekle başladılar. Sonra tramvayları kaldırdılar, arkasından sokaklarımız en iddialı, en lüks, en işe yaramaz, en çok benzin yakan Amerikan otomobilleri ile doldu. Bunu ilerlemek, çağdaşlaşmak sanıyordu bizim yöneticilerimiz. 1950'lerin ilk yıllarında, Avrupa'ya yolu düşüp de oralarda tramvayların tıkır tıkır işlediklerini görünce ne kadar şaşmışımdır!

"Türk'ün aklı geç gelir diye bir atasözümüz vardır, ne kadar doğru!"

Attila İlhan üstadın tramvaylarla ilgili 1978 yılında yazmış olduğu yazının bugün hâlâ geçerli olduğunu gözlemleyerek bu yazıyı kitabın önsözünde kullanmayı uygun gördüm. Çünkü ülkemiz ve İstanbul için raylı sistemin ve tramvayların önemi ancak bu kadar güzel anlatılabilir.

İşte, İstanbul için hayati önem taşıyan bir ulaşım aracı olarak tramvayın atlı olarak şehre ilk gelişi ve elektrikliye dönüşerek İstanbullulara hizmet vermeye devam etmesi sürecinin anlatılması kitabımın konusunu teşkil etmektedir. Esasında İstanbul tramvaylarına dair şu ana kadar pek çok şey de yazılmıştır. Bunların bir çoğu, tramvayın nostaljik bir ulaşım aracı olarak anlatıldığı anılar demeti niteliğindedir. Doğal olarak da bir bütünlük arz etmeyip sadece belirli yönleriyle tramvaylar anlatılır. Hâlbuki İstanbul'un şehiriçi toplu taşımacılığında bu derece önemli rol oynamış bir ulaşım aracının geçmişten günümüze geçirdiği bütün aşamaların doğru bilgilere yer vermek suretiyle ele alınması bir zorunluluktur. Benim yapmaya çalıştığım husus bu olmuştur. Bu bağlamda, Osmanlı arşiv kaynaklarına ve dönemin gazetelerine başvurmak suretiyle, doğru bilgilerin yer aldığı bir tramvay tarihçesi hazırladım.

Çalışmada tramvayların Osmanlı döneminde atlı tramvay olarak hizmete girişi ve daha sonra elektrikli tramvaylara dönüşmesi konusu ağırlığı teşkil etmiştir. Bu arada tramvayların sosyal hayattaki yeri ve toplumsal anlamda taşıdığı önem de vurgulanmıştır. Cumhuriyet dönemindeki gelişmelere ise kısaca değinilmiştir. Bilindiği üzere 1923 sonrasında şehrin Avrupa yakasında Fatih-Edirnekapı hattı yapılmış, Anadolu yakasındaki bütün tramvaylar ise 1928 ve sonrasında gerçekleştirilmiştir. Kısaca değindiğimiz bu süreç, işletmenin devam ettiği 1961 ve 1966 yıllarına kadar değerlendirildiğinde, ayrı bir kitabın konusu olacak niteliktedir. Nitekim sonraki aşamada bu süreci ayrı bir kitap halinde ele almayı hedeflemekteyim.

Kitabın hazırlanmasında yardımlarını gördüğüm pek çok kişiye teşekkür borçluyum. Öncelikle çalışmama verdiği destekten dolayı İstanbul Ticaret Odası Başkanı Sayın Dr. Murat Yalçıntaş'a, Araştırma ve Yayın Komitesi üyelerine, İTO mensupları Şefik Memiş, İsmail Şen ve Makbule Demirkan'a teşekkür ediyorum. İETT'nin değerli mensupları Filiz Acar ve Fatih Sultan Kar'a da şükranlarımı sunuyorum. Karadeniz üzerine araştırmalarıyla tanıdığımız Fatih Sultan Kar kitapta kullandığım resimleri temin ederek çalışmama önemli bir katkı sağladı. Teşekkür borçlu olduğum bir başka kişi olarak Sevgili kardeşim Arif Kolay'ı zikretmeliyim. Arif Kolay, kitabın son düzenlemelerinin yapılması sırasında gösterdiği çaba ile benim için zor olabilecek bir safhanın kolayca halledilmesine yardımcı oldu. En nihayetinde, eşim Emel ve kızım Neslihan her defasında olduğu gibi bu defa da gerek metni okuyarak, gerekse öneriler getirerek benden desteklerini esirgemediler.
Sevgi ve şükranlarım onlar için.

Prof. Dr. Vahdettin ENGİN

1. Omnibus: Atlar tarafından çeki-len ve toplu taşımacılık amacıyla kullanılan büyük arabalara verilen isimdir. İlk omnibüs Fransa'nın Nantes şehrinde 1825 yılında Stanislas Baudry isimli müteşebbis tarafından kullanılmıştır. Şehrin biraz dışında hamamı olan Baudry, müşterilerin gelmediğini görünce şehir merkezinden hamama kadar bedava omnibüs servisi koymuştur. Bu sistem işe yaramakla beraber giderek farklı bir boyut kazanmıştır. Omnibüs şehir merkezinden dolu kalkmakta ama hamamda aynı sayıda müşteri olmamaktadır. Yani müşteriler omnibüsü seyahat amaçlı kullanmakta ama hamama gitmemektedirler. Bunu fark eden Baudry'i, bu defa hamamı kapatıp Nantes şehrinde omnibüs seferleri düzenlemeye başladı.

Bkz. Nuri Pek, "Otobüslerin Babası: Omnibüs", Resimli Tarih Mecmuası, yıl 1952, sayı 31, s. [illegible]

GİRİŞ

BİR ULAŞIM ARACI OLARAK TRAMVAYIN ORTAYA ÇIKIŞI

Tramvay, şehiriçi yolcu taşımacılığında kullanılan ve çıkıntı yapmayacak biçimde döşenmiş raylardan oluşan demiryoluna verilen isimdir. Tramvayların hangi tarihte ortaya çıktıkları kesin olarak bilinmemekle beraber, 1820'li yıllarda kullanımda olan omnibüslerin[1] bozuk yollarda güçlükle ilerlemesinin getirdiği zorlukları aşma arayışının, tramvay fikrini doğurduğu söylenebilir. Omnibüslerin bozuk yollarda işlemekte zorlanması, omnibuslere göre daha düzenli, sistemli ve raylar üzerinde işleyecek bir ulaşım aracına ihtiyaç duyulmasına yol açıyordu. Bu bağlamda 1832'ye doğru New York Harlem'de omnibüs tarzı arabaların raylar üzerinde işletilmesine çalışıldı. Bu yeni araca "Streetcar" adı verilmişti. Sonuç olumluydu fakat rayların yol zeminine göre yüksek olması diğer ulaşım araçlarının ve insanların geliş gidişlerini aksatıyordu. Bu sebeple uygulama kısa sürede terk edildi. Amerika'daki bu gelişmeye karşılık Fransa'da 1838'de Montrond ve Montbrison arasında yine atlı tramvayların çalıştığı 14 kilometre uzunluğunda bir tramvay hattı inşa edildi. Bu hat çok da verimli olamadı.

1852 yılında, Amerika'da yaşayan Loubat isimli bir Fransız mühendis, geliş gidişlerdeki aksaklıkları önlemek için rayları yola gömme düşuncesini geliştirdi. Bu şekilde yüksek rayların meydana getirdiği sıkıntılar aşılmış olacaktı. Loubat, yola gömülü rayların üzerinde atların çektiği tramvay arabaları

işlemesi tecrübesini New York Brodway'de gerçekleştirdi[2]. Bu denemenin başarılı olması uygulamanın benimsenmesine ve yaygınlaşmasına yol açtı.
Loubat 1853 yılında Fransa'ya döndü ve Paris'te "Chemin de fer American" (Amerikan Demiryolu) adıyla bir tramvay şebekesi yapma imtiyazını aldı[3]. 1853 Kasım'ında deneme amaçlı bir hat yapmıştı bile. Başarılı olunca Fransa hükümeti kendisine Sevres ve Louvre arasında bir tramvay hattı yapma imtiyazı verdi. Loubat işe girişti ise de Paris Belediyesi'nın muhalefeti sebebiyle rayları ancak Concorde meydanına kadar döşeyebildi. Bununla beraber, döşenen raylar üzerinde, 1855 Eylül'ünden itibaren Avrupa'nın ilk tramvay işletmeciliği başlamıştı. Amerikan demiryolu adı verilen ve rayların yola gömülü olduğu bu ilk tramvay hattının işletilmesi 15 yıl kadar sadece Paris'le sınırlı kaldı. Sevres hattı yanında Rueil-Port Marly (1855) ve Sevres-Versailles (1857) arasında çok da düzenli olmayan tramvay seferleri gerçekleştirildi. Atlı tramvaylar bu dönemde Fransa'nın diğer şehirlerinde yaygınlaşmadı.

1852'de Amerika'da (Brodway), 1855'de Fransa'da (Paris) örnekleri görülen atlı tramvaylar giderek diğer Avrupa şehirlerinde de kullanılmaya başlandı. Bu bağlamda, 1860'da Birkenhead (İngiltere), 1862'de Cenevre ve Londra, 1863'de Kopenhag ve Peşte, 1865'de Berlin ve Viyana, 1866'da La Haye, 1869'da Brüksel ve Liverpool şehirlerinde atlı tramvaylar hayata geçirildi. Bu şehirlerde başlangıçta kısa mesafelerde işleyen atlı tramvaylar zamanla şehir içlerinde yaygınlaşmış ve diğer Avrupa şehirlerinde de kullanılmaya başlanmıştır ki, bu şehirlerden biri de İstanbul olacaktır.

ATLI TRAMVAYLARIN GELİŞİNİN HEMEN ÖNCESİNDE İSTANBUL

Dönemin şartlarına göre modern bir ulaşım aracı olması ve şehirıçi yolcu taşımacılığına önemli kolaylıklar getirmesi sebebi ile tramvay Osmanlı Devleti'nde de ilgi gördü. O sıralarda Tanzimat Dönemi'nin idrak ediliyor olması, ilgiyi arttıran bir unsurdu. Batı müesseselerini ülkeye aktarmak suretiyle Avrupa ile bütünleşme düşüncesi, Osmanlı Devleti'nde hâkim bir kanaat olarak kabul görüyordu.

19. Yüzyılda dünya önceki çağlara göre hızlı bir değişim yaşamaya başlamıştı. Bu değişim Balkanlar ve Ortadoğu'nun metropolü olan İstanbul'da da kendini gösterdi. Istanbul yaklaşık bin yıldır dünya ekonomisinin ve kültürünün merkezini oluşturmasına rağmen 19. Yüzyıla kadar önemli bir yapısal değişim geçirmemişti. Şimdi ise metropol İstanbul çağa ayak uydurma çabası içinde idi. Bu değişim kentin kurumlarında, artan nüfus ve büyüyen yüzölçümünde ve yeniden biçimlenen fiziksel yapısında meydana gelmekteydi. Şehirdeki yerleşim, öteden beri sur içindeki bölgeyi kapsayan ve İstanbul adı verilen daha çok müslümanların ikamet ettiği bölge yanında, Haliç'in karşısındaki Galata ve Beyoğlu ile Eyüp ve Üsküdar taraflarında yoğunlaşmıştı. Şehrin bütünü için Dersaadet tabiri kullanıldığından İstanbul denildiğinde akla sur içi bölgesi gelirdi. Fakat giderek İstanbul kavramı Dersaadet'in yerini alacaktır.

---

2 J. Signol "Tramways", La Grande Encylopedie,c.XXXI,s. 286.

3 "Tramway", Larousse du XX ème Siecle, c.VI,s. 768.

"İstanbul, 19. yüzyıl ortalarında yarım milyonu aşan bir nüfus barındırıyordu. Ama büyük şehrin temizlik ve düzeni sadece evlerin içindeydi. İstanbullular kapılarının dışındaki şehri güzelleştirme ve temiz tutma, çağdaş ulaşım araçlarını aydınlatma ve diğer kentsel hizmetleri getirme konusunda ortak hareket edebilen ve bir belediye örgütüne sahip olabilen hemşehriler değillerdi. Bunun nedeni, İstanbulluların tembellığı veya şehirlerini sevmemezlikleri değildi. Tam tersine; İstanbul halkı yangın çıktığında, mahallede bir cenaze olduğunda veya semt çeşmeleri ve suyolları işlemez hale geldiğinde, herhangi bir Avrupa şehri halkında görülemeyecek derecede gayretli ve ortak bir yardımlaşma havasına girebilirlerdi. Üstelik şehirlerini de çok sever ve orada yaşamakla iftihar ederlerdi. Eksik olan kendini yönetme geleneği idi."

Kurumsal anlamda kentin merkezi yönetim bölgesine bakıldığında; 19. Yüzyılda bürokrasinin modernleştiği, birçok yönetim organının kurumsallaştığı gözlenmekteydi.

Sadaret (başbakanlık) yanında, kurulan yeni nezaretler (bakanlıklar) artık yönetim ve iş bölgesini meydana getiriyor ve bunlar Bâbıâli adı verilen bir merkezde toplanıyorlardı. Saray ise, genellikle modern kentlerdeki gibi merkez bölgesinin dışına çıkmıştı. Nitekim Osmanlı padişahları, Sultan Abdülmecid'den itibaren Topkapı Sarayını bırakıp, önce Dolmabahçe Sarayı'na, sonra da Yıldız Sarayı'na taşınmışlardı. Yönetim bölgesinde ve diğer kısımlarda sokak ve yol yapımı artmış, ayrıca kâgir bina yapımı teşvik edilmeye başlanmıştır. Bütün bu değişim bir taraftan da modern belediye yöntemlerinin kuruluş ve faaliyetlerini gerekli kılmıştır.

İstanbul, 19. Yüzyıl ortalarında yarım milyonu aşan bir nüfus barındırıyordu. Ama büyük şehrin temizlik ve düzeni sadece evlerin içindeydi. İstanbullular kapılarının dışındaki şehri güzelleştirme ve temiz tutma, çağdaş ulaşım araçlarını aydınlatma ve diğer kentsel hizmetleri getirme konusunda ortak hareket edebilen ve bir belediye örgütüne sahip olabilen hemşehriler değillerdi. Bunun nedeni, İstanbulluların tembellığı veya şehirlerini sevmemezlikleri değildi. Tam tersine; İstanbul halkı yangın çıktığında, mahallede bir cenaze olduğunda veya semt çeşmeleri ve suyolları işlemez hale geldiğinde, herhangi bir Avrupa şehri halkında görülemeyecek derecede gayretli ve ortak bir yardımlaşma havasına girebilirlerdi. Üstelik şehirlerini de çok sever ve orada yaşamakla iftihar ederlerdi. Eksik olan kendini yönetme geleneği idi.

İmparatorluğun başkenti, işlemez hale gelmiş eski kurumların yerine yenilerini ikame etme çabasında idi. Fakat henüz bu tam anlamıyla başarılamamıştı. Yani belediye hizmetleri açısından sistem oturtulmamışken ve şehir kötü bir görünüm arz ederken bir taraftan da İstanbul eskisinden çok daha yoğun bir biçimde uluslararası ticaretin uğrak yeri olmuş, gelip giden yabancıların sayısı artmıştı. Yüzyıllardır Anadolu ve Rumeli'den bir göç de başlamıştı. Şehrin beslenmesi, temizliği yanında güvenliği de ciddi bir sorundu. Şehir bu çıkmazın içinde bocalarken bardağı taşıran son damla Kırım Savaşı oldu. İstanbul'a her gün gemiler dolusu asker ve malzeme geliyordu. Bu kalabalığı ve erzakı taşıyacak yük arabaları dar yollarda kalıyor, hastane, otel ve pansiyon yetişmiyor, baş gösteren salgın hastalık tehlikesi önlenemiyordu. Bâbıâli'deki yöneticilerin çaresizliğiyle yabancı diplomatların tenkit ve istekleri bir panik havası yaratmıştı. Bâbıâli şehir yönetimini ve günlük hizmetleri yürütecek, İstanbul'u modernleştirecek bir örgüte ihtiyaç duydu. 16 Ağustos 1854 tarihinde resmi bir tebliğ ile İstanbul Şehremaneti kuruldu. Bu tebliğde; "İstanbul ve bağlı semtlerinde, Şehremaneti adıyla yeni bir memuriyet kurulduğu ve bir de şehir meclisi kurulmasının Tanzimat Meclisi'nde kararlaştırıldığı, ihtisab nezaretinin de kaldırıldığı" belirtiliyordu. Esas itibariyle ihtisab nezaretinin fonksiyonları bu dönemde zaten azalmıştı. Güvenlik ile ilgili görevleri zaptiye nezaretine geçmiş, mali fonksiyonları elinden alınmıştı. Şimdi beledî denetim görevi de Şehremaneti'ne devrediliyor ve ihtisab sözü ve kurumu ortadan kalkıyordu. Yeni kurulan Şehremaneti'nin nizamnamesi 13 Haziran 1854 tarihini taşımaktadır. Nizamnamede Şehremaneti'nin Meclis-i Vâlâya bağlı olduğu belirtilmişti. Bu durumda Şehremaneti merkezi hükümetin bir şubesi olarak kurulmuş oluyordu. Emanetin üst organı gerçekte daha da çoktu. Vergi koymak ve toplamak için maliye nezaretine, kaldırım yapım ve onarımı için nafıa nezaretine, güvenlik işleri için Zabtiye Nezareti'ne,

esnafın teftişi ve fiyat kontrolü gibi konular için ticaret nezaretine başvurulacaktı. Şehremaneti; şehirde zaruri ihtiyaç maddelerinin sağlanmasına ve bulundurulmasına dikkat edecek, narh koyacak ve uygulatacak, yol ve kaldırım yaptırıp onaracak, temizlik işlerini, esnafın kontrolünü üstlenecekti. Ayrıca, maliyeye ait olan vergi ve resimleri toplatıp hazineye teslim edecekti. Bu son görevin belediyecilikle ilgisi yoktu. Bâbıâli, Şehremaneti'ne eski kadıların ve ihtisab nazırlarının görevini yüklemişti[4].

Şehremaneti kurulmuş olmakla beraber tam anlamıyla başarı sağlayamadı. Bu sebeple başarısız deneyim gözden geçirilecek ve belediye örgütünün yeniden kurulması için öneri ve projeler görüşülüp uygulamaya konulması için "İntizam-ı Şehir Komisyonu" oluşturuldu. Çalışmalarını yürüten üyeler, -1857'de dağılmadan evvel- hükümete bazı tavsiyelerde bulundular. Komisyon Bâbıâli'ye, İstanbul'un istenen uygar düzeye çıkması için kaldırım ve kanalizasyonun yapılması, sokakların temizliğinin sağlanması, cadde ve meydanların aydınlatılması ve yolların genişletilmesini öneren bir mazbata sundu. Asıl önemlisi; belediye örgütüne düzgün işleyen bir muhasebe bürosunun gerektiği belirtildi.

Komisyon, bu görevlerin yerine getirilmesini sağlamak için, belediyeye ayrılacak gelir kaynaklarını da belirtmişti. Belediye hizmetleri için şehir halkından bazı yeni vergiler alınması ve bazı kaynakların belediyeye tahsisi gerekliydi. Bununla ilgili olarak; Şehremaneti hudutları dâhilindeki kaldırımların yapım ve onarım masraflarını karşılamak üzere; taşradan ve yabancı memleketlerden İstanbul'a gelen at, katır vesaire gibi yük hayvanlarının nallarının beherinden 15'er para duhuliye resmi, tek ve çift atlı binek arabalarının her birinden ayda 10'ar, yük arabalarından 15'er kuruş alınmalıydı. Tamir veya inşa edilecek kaldırım ve yolların üzerindeki ev ve dükkân sahiplerinden, fukara olanlar hariç, 30 kuruşa kadar alınacak resim; adı geçen mazbatada mali kaynaklar arasında sayılmaktaydı.

Komisyon, şehrin ihtiyacı olan belediye idaresi için de şöyle bir örgüt modeli önerdi: İstanbul sınırları içindeki alan 14 belediye dairesine ayrılacaktı. Komisyon bunun için bir umumi nizamname hazırlayarak Bâbıâli'ye sundu ve iradesi alınan nizamname Aralık 1857'de yürürlüğe girdi. Hükümet İstanbul'u 14 daireye ayırmakla beraber "altıncı belediye dairesi" olarak adlandırılan Beyoğlu-Galata semti dışında ciddi bir örgütlenme görülmedi. Diğer semtlerde eski Şehremaneti bütün düzensizlik ve fakirliği içinde bocalarken, altıncı daire bölgesi, doğrudan sadarete bağlandı. Yarı bağımsız yönetimi ve özel mali kaynakları olan ayrıcalıklı bir bölgede çalışmaya başladı. Komisyon çalışması böyle bir amaç üzerinde yoğunlaşmıştı. Ağırlıklı olarak yabancıların yaşadığı bölgede, yabancıların yönetiminde örnek bir belediye dairesi kurarak, İstanbul'da belediye yönetiminin geliştirileceği düşünülüyordu.

"Komisyon, bu görevlerin yerine getirilmesini sağlamak için, belediyeye ayrılacak gelir kaynaklarını da belirtmişti. Belediye hizmetleri için şehir halkından bazı yeni vergiler alınması ve bazı kaynakların belediyeye tahsisi gerekliydi. Bununla ilgili olarak; Şehremaneti hudutları dahilindeki kaldırımların yapım ve onarım masraflarını karşılamak üzere; taşradan ve yabancı memleketlerden İstanbul'a gelen at katır vesaire gibi yük hayvanlarının nallarının beherinden 15'er para duhuliye resmi, tek ve çift atlı binek arabalarının her birinden ayda 10'ar, yük arabalarından 15'er kuruş alınmalıydı. Tamir veya inşa edilecek kaldırım ve yolların üzerindeki ev ve dükkân sahiplerinden, fukara olanlar hariç, 30 kuruşa kadar alınacak resim; adı geçen mazbatada mali kaynaklar arasında sayılmaktaydı"

İntizam-ı Şehir Komisyonu örnek belediyeyi Galata-Beyoğlu bölgesinde

4 Ilber Ortaylı. Tanzimattan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği, İstanbul 1985, s 119-121

kurmaya karar verirken, Avrupalılara hayranlık veya yaranmak gibi bir amaçtan çok; paranın ve refahın rastlandığı ve belediye hizmetinin şiddetle istendiği tek semtin burada olduğunu göz önüne almıştı. Üstelik oturdukları semt düzenlenirse, yabancı misyonların şikâyeti de önlenebilirdi. Bütün İstanbul'u modernleştirmek zordu.
Onun için havagazı isteyen paralı kimselerin oturduğu semtten işe başlamak yeğlendi. Gerçekten Osmanlı yöneticileri bu konuda gerçekçi davrandılar. Ecnebilerin yaşadığı bölgede para varsa, sorunların çözümü orada denenmeliydi.

1858 yılında yayınlanan bir resmi tebliğde, İstanbul, Adalar ve Boğaziçi'nin 14 belediye dairesine ayrıldığı, önceden saptanan sınırlara göre Beyoğlu-Galata çevresinin Altıncı Belediye Dairesi olarak belirlendiği, ancak 14 dairenin hepsinde icraata başlamak fazla masraflı ve gerçek dışı olacağından uygulamaya önce Altıncı Daireden başlanacağı bildiriliyordu. Buna gerekçe olarak şu husus vurgulanmıştı: "Çünkü Galata ve Beyoğlu'nda nüfus çok olup, binalar daha itinalı yapılmış ve sakinleri de Avrupa görmüş ve belediye hizmetlerinden anlayan adamlar olduğundan, icraata oradan başlanmasında isabet olduğu, böylece diğerlerine de iyi bir numune gösterileceği" belirtilmişti. Altıncı Dairenin başına Hariciye teşrifatçısı Kamil Bey'in getirilmesi kararlaştırıldı. Bu dairenin bölgeyi bir Avrupa başkentine benzetmek amacıyla kurulduğunun en iyi göstergesi, Altıncı Daire olarak adlandırılmasından bellidir. Bu numaralandırmanın ilham kaynağı Paris olmuştur. O tarihte Fransa başkentinin en seçkin ve en modern semti Altıncı bölgeydi. Nitekim İstanbul'daki ayırımda da Eyüp beşinci daire olmuş, ondan sonra gelen Hasköy'ün Altıncı Daire olması gerekirken, buraya Yedinci Daire denmiş, Galata-Beyoğlu bölgesi ise Altıncı Daire olarak adlandırılmıştır. Ayrıca belirlenen dairelerde belediye örgütlerinin kuruluşunun tamamlanması için hiçbir ciddi teşebbüse girişilmediği halde Altıncı Dairece özel gelir kaynakları ve personel ayrıldı. Dairenin başkan ve üyeleri seçimle gelmediler. Bâbıâli tarafından tayin edilip, Bâbıâli'ye bağlı oldular. Amaç yerel demokrasiyi gerçekleştirmek değil, başkentin modern bir semtini düzenlemekti. Bu yönüyle Altıncı Belediye Dairesi İstanbul Şehremaneti'nden bağımsız hareket etme avantajına sahip olmuştu[5].

İstanbul'da modern anlamda belediye orgütü oluşturup şehirde hizmetlerin bu müessese tarafından verilmesi çabalarının devam ettiği süreçte, merkezi yönetim bölgesi yanında iş bölgesinde de değişiklikler meydana gelip çift merkezli bir metropol ortaya çıkmaya başlamıştır. Değişen ticari yapı, modern anlamdaki uzmanlaşma, daha çok dış dünya ile ilişkilerin yoğunlaştığı Galata ve Beyoğlu'nda görülmektedir. Ticarethane, büyük mağaza ve bankalar Galata'da gelişmişti. Özellikle Karaköy çok canlı bir ış merkezi niteliği taşıyordu. Beyoğlu ise konut bölgesi olmanın yanında sefarethanelerin bulunduğu ve eğlence merkezlerinin çoğaldığı bir yapıya sahip olmuştu. İş bölgesi anlamında da Beyoğlu tarafında bir uzmanlaşmanın mekâna yansıdığı görülüyordu. İstanbul tarafında eski çarşılar büyük ölçüde devam ederken, Galata ve Beyoğlu tarafında mağazalar, ticarethane ve depolama faaliyetleri belli bir alanda toplanmaya başlamıştı. Böylece İstanbul şehri 19. Yüzyılda iki merkezli bir metropol olmuş bu durum da konut alanında ve kentin çevresinde etkisini gösteren ikili bir yapıyı doğurmuştu. Gene Beyoğlu bölgesindeki geçiş bölgesi İstanbul'a göre daha belirgin özellikler taşıyordu. Beyoğlu'nun Yüksekkaldırım, Asmalımescit gibi semtleri, ucuz otel, pansiyon ve lokantaların toplandığı, suç potansiyeli yüksek bir bölge olarak ortaya çıkmıştı. Konut bölgesi olarak İstanbul tarafında büyük değişimler görülmezken

5 Ocaklı, i.g.e. s.126-132. Beyoğlu Altıncı Belediye Dairesi bir süre bağımsız hareket edebilmişse de, Dersaadet Belediye Kanununun kabul edildiği 1877 yılından itibaren diğer belediye dairelerinin durumuna getirilip ayrıcalıkları kaldırılmıştır. II. Abdulhamid Beyoğlu'nun mütevazlı olmasını istememiştir. Dolayısı ile Ocak 1878'de Altıncı Daire Müdürlüğüne, "Altıncı daire heyetinin başka bir tarzda teşkiline hacet olmadığı, maaş ve memur adedinin de öbür dairelere göre ayarlanması" bildirilmiştir.

Beyoğlu yakasında hızlı bir değişme goze çarpıyordu. Her şeyden önce Beyoğlu konut bölgesinde mimari bakımdan bitişik düzen binalar, kâgir yapılar artıyor; etnik yönden karışma ve sosyal sınıflaşmaya göre bir mekânsal biçimlenme göze çarpıyordu. Konut alanı Beyoğlu'nda genişlemiş, o döneme kadar kent sınırları dışı ve mezarlık olan yerlerini bile kapsamaya başlamıştı.
Mesela bugünkü Taksim parkı önceleri Latın Mezarlığı iken bu mezarlık Ferikôy'e nakledilmiş ve Taksim yeni bir konut alanına dönüşmüştü. Yine Tepebaşı tarzı yeni park ve kamusal eğlence alanları kuruluyordu. Giderek bölgede apartman hayatı tipik bir yaşam tarzı haline gelecektir. Bu modern yaşam ve yerleşme kalıpları ulaşım, sağlık ve itfaiye gibi belediye hizmetlerinin öncelikle Beyoğlu tarafında mükemmelleştirilmesini gerektirmişti. Buna karşılık İstanbul yakasında bu konuda değişmeler yavaş oluyordu. Eski İstanbul'da müslüman ve gayrimüslim mahalleleri hâlâ farklı mekândaydı. Ancak varlıklı kesimler Balat, Fener ve Samatya'yı terk edip Beyoğlu tarafına geçiyordu. Beyoğlu'nda ise etnik-dini ayrıma göre değil, sosyo-ekonomik gruplaşmaya göre yerleşiliyordu[6].

Bu dönemde toplum hayatında bir takım değişmeler de meydana gelmişti. Özellikle İstanbulluların bir kesimi batılılar gibi yaşamaya özen gösteriyordu. Galata ve Beyoğlu gibi merkezlerde iş ve eğlence yerlerinin çoğalmasına paralel olarak, Boğazın her iki yakasında batı tarzı binalar, köşkler, sayfiye yerleri ile gazinolar yapılmış ve insanlar bütün bu merkezlere rahatlıkla gidip gelme ihtiyacını duymaya başlamışlardı. Bu ihtiyacın giderilmesi ise, yeni ve modern ulaşım araçlarını gerektiriyordu[7]. Bu tür ulaşım araçları bir süredir Avrupa ülkelerinde kullanılmaya başlanmıştı. Şehirlerarasında demiryolunun[8], şehiriçinde atlı tramvayın hayata geçirilmesi ulaşımı toplu yapılır hale getirdiği gibi, eskiye oranla bir hayli süratlendirmişti. Dolayısı ile insanların gündelik hayatlarında bu yeni ulaşım araçlarının getirdiği kolaylıklar kısa sürede etkisini gösterdi. Ulaşımdaki bu olağanüstü gelişmelerin Osmanlı Devleti'ni etkilememesi mumkün değildi. Nitekım Avrupa'da ortaya çıkışından bır süre sonra, gerek demiryolu, gerekse tramvay Osmanlı ülkesine de girdi.

---

6 İlber Ortaylı, "Sanayi Çağında İstanbul", Dünya Kenti İstanbul, Editör Afife Batur, byy, bty. s.54-58.
7 Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu, "İstanbul'da Şehir İçi İnsan Nakli Meselesi ve İstanbul'da Tramvay İşçilerinin İctimai Durumu", İst. Ün. İkt. Fak. Neşriyatı, İstanbul 1949, s. 146; Çelik Gülersoy, Tramvay İstanbul'da, İstanbul 1989, s. 10-11; Haydar Kazgan, Galata Bunkerleri, İstanbul 1991, s. 73.
8 Demiryolunun bir ulaşım şekli olarak hizmete girmesi ilk defa İngiltere'de gerçekleşmiştir. Fakat bilinen manada demiryolu daha ortada yokken, Avrupa'nın çeşitli maden işletmelerinde ray kavramının mevcut olduğu görülmektedir. Hemen hemen XVI. yüzyılın ortalarından beri, ocaklardan çıkarılan madenler, tahtadan raylar üzerinde işlenen basit dekovillerle taşınıyordu. Daha sonra,1770 li yıllarda, ilk defa İngiltere'de olmak üzere, madenlerde demir raylar kullanılmaya başlanmıştır. Sanayi inkılâbı süreci içinde süratli ulaşım araçlarına ihtiyaç duyulması, demiryolu fikrının de gelişmesine vesile olmuştur. Boylece XVIII. yüzyılın sonları ile XIX. yuzyılın başlarında, buhar gücü ile çolışan lokomotiflerin ve bunların çektiği vagonların demir raylar üzerinde hareket ettirılmesi denemelerine girişilmiştir. Başlangıçta, çeşitli aksaklıklar ortaya çıkmakta, mesela raylar vagonların ağırlığını taşıyamamaktaydılar. Fakat zamanla güçlükler giderilmiş ve bugünkü bildiğimiz manada demiryolu, ilk defa İngiliz mühendis George Stephenson tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede 1830 yılında Liverpool-Manchester arasında tren seferleri yapılmaya başlanmıştır. İngiltere'deki gelişmeler kısa sürede diğer Avrupa ülkelerine yayılmıştır. Aynı kısa dönem içinde Osmanlı Devleti'nde de demiryolu yapımı gündeme gelmiştir. 1851-1856 yılları arasında, İskenderiye-Kahire demiryolu İngilizler tarafından yapılmıştır. 211 kilometrelik bu hat aynı zamanda Osmanlı toprakları üzerinde inşa edilen ilk demiryolu olmuştur. Bulahare 1856-1860 döneminde gerçekleştirilen 66 kilometrelik Köstence-Çernavoda demiryolu, aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin Rumeli topraklarında inşa edilen ilk demiryolu olmuştur. Daha sonra, 1863-1866 yılları arasında, 224 kilometrelik Varna-Rusçuk hattı yine İngiliz sermayesi ile gerçekleştirilmiştir. İngilizler aynı zamanda, doğrudan sonra, Anadolu topraklarındaki ilk hatlar olarak, 1856-1866 yılları arasında 130 kilometrelik İzmir-Aydın ve 93 kilometrelik İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryollarını yapmışlardır. Bu hatlar İzmir, Varna, Rusçuk gibi liman şehirlerinin hinterlantları ile olan irtibatını sağlamış ve bu suretle tarımsal ürünlerin limanlara taşınması konusunda önemli bir kolaylık elde edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin kendi inisiyatifi ile gerçekleştirdiği ilk büyük çaplı hat Rumeli Demiryolları olmuştur. Rumeli Demiryolları, İstanbul'dan başlamak üzere Edirne-Sofya-Belgrat istikametini takip ederek Avrupa hatları ile birleşecekti. Diğer bir hat ise Selanik'ten Bosna-Hersek'e kadar uzanacak, buradan Avusturya demiryolları ile bağlantı kuracaktı. Bu hatların birbirleri arasında bağlantıları olacağı gibi denizle bağlantı açısından bir kol Dedeağaç'a uzanacak, diğer bir kol ise Karadeniz sahilindeki Burgaz limanına gidecekti. Toplam uzunlukları 2000 kilometreyi bulacak bu hatlar imtiyaz sahibi Baron Hurş'un suistimalleri yüzünden bitirilememiş, sonradan yapılan çeşitli mukavele değişiklikleri ile 1279 kilometre olarak tamamlanmış ve 1875 yılına kadar peyderpey hizmete girmiştir. Bkz. J. Pecheux, La Naissance du Rail Europeen en 1800-1850, Paris 1970, Vahdettin Engin, Rumeli Demiryolları, İstanbul 1993; Ali Akyıldız, "Demiryolları ve Değişme", Yeni Toplum, yıl 1992, sayı 1, s. 114-121.

I. BÖLÜM

İSTANBUL'UN İLK ATLI TRAMVAYLARININ YAPILMASI

ATLI TRAMVAYLAR ÖNCESİNDE ŞEHİRİÇİ ULAŞIM

İstanbul, esas ıtıbarıyle iki kıtanın birleştiği bir noktada kurulu ve denizle çevrili bir şehir olması sebebiyle sahil boyunca gelişen bir yerleşime sahip olmuştur. Dolayısı
ile şehiriçi deniz ulaşımının kara ulaşımına göre daha gelişmiş olduğu görülmektedir.

Osmanlı toplumunun dünya görüşünün ve karakterinin bir tezahürü olarak İstanbul'da eski meydan ve caddeler ahşap evlerle doldurulmuş, ortada düz ve geniş cadde bırakılmamıştı. Dolayısı ile üzerinde hızlı arabaların gidebileceği yollara sahip olmayan İstanbul'da kara ulaşımı çoğunlukla yaya olarak veya binek hayvanlarını kullanmak[9] suretiyle gerçekleştiriliyordu. Hız yapmak gerektiğinde ise denizyolu kullanılıyordu. Bu sebeple deniz ulaşımı daha sistematik bir tarzda yürütülüyordu.

DENİZ ULAŞIMI

Marmara Denizi, Haliç ve Boğaziçi sahillerine yayılmış olan İstanbul'un semtleri arasında ırtibatı temin etmek için çeşıtli yöntemler kullanılmıştır. İskeleler arasında işleyen deniz vasıtaları olarak kullanılan belli başlı araçlar; pereme, kayık ve mavnalardır. Peremeler, XVII. yüzyıl başlarında hâkim vasıta olarak dikkati çekmekteydiler. Kayık, XVII. yüzyılının ikinci yarısından itibaren İstanbul sahillerinde daha fazla görünmeye başlanmıştır. Mavna ise daha ziyade eşya ve zahire nakli için kullanılan bir araçtır. Bu vasıtalarla özellikle Eminönü - Galata, Eminönü - Üsküdar ve Haliç ile Boğaz-içi' nde ulaşım sağlanırdı. Belirli bir ücret karşılığı gerçekleştirilen bu nakliye çeşidi sayesinde kayık sahipleri iyi kazanç temin etmekte idiler. Dolayısıyla İstanbul'da deniz ulaşımını sağlayan kayık sayısı her dönemde binli rakamlarla ifade edılmektedir. Bu kadar çok sayıda kayığın deniz ulaşımında bir başıbozukluk meydana getirmemesi için çeşitli dönemlerde nizamnameler çıkarılmıştır. İstanbul'daki deniz ulaşımında karşımıza çıkan orijinal bir nokta, ücretlerinin nispeten ucuz olmasının sağlanması amacıyla dolmuş yönteminin kullanılıyor olmasıdır[10].

Yeni Camii (Eminönü) Abdullah Frères

---

9 Çelik Gülersoy, Eski İstanbul Arabaları, İstanbul bty, s. 4.
10 Cengiz Orhonlu. "Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği" İÜEF Tarih Dergisi, yıl 1966 sayı 21 s. 110-111, 119-127.

Sur içi İstanbul'unu diğer semtlere deniz yoluyla bağlayacak tarzda faaliyet gösteren kayıkçı esnafı, tüm esnaf grupları arasında en fazla sayıda ve en dikkat çekici grubu oluşturmakta ve diğerleri arasından hizmet sunan bir grup olarak ayrılmaktadır. Kayıkçı esnafının kendi aralarında yetki ve sorumluluklar açısından diğer esnaf gruplarında olduğu gibi hiyerarşik düzeni vardır. Düzenin halkaları sırasıyla, başkethüda, iskele kethüdaları, kethüda vekilleri, bölükbaşılar, usta ya da ihtiyarlar, sıradan kayıkçılar ve şakirdlerdir. Bu hiyerarşik düzen hemen hemen aynı şekilde diğer esnaf gruplarında da mevcuttur. Başka esnaf gruplarıyla kayıkçı esnafı arasında en göze çarpan farklardan biri, iskelelerin çokluğuyla orantılı olarak, kayıkçı esnafı kethüdalarının sayısının fazla olmasıdır. Diğer esnaf gruplarının iş yerleri belli merkezlerde kethüdaların sayısını da sınırlamaktadır. Kayıkçı esnafının, daha fazla kazanmak veya normal geçimini temin etmek için diğerlerinin yerine ve sırasına tecavüz etmesi kendi aralarında meydana gelen problemlerin en önemlisini oluşturmaktadır. Bu durum zaman zaman gerginliğe, kavgalara ve hatta mahkemeye başvurmalara kadar yol açabilmektedir. Problemlerden bir diğerini kayıkçıların yanaşacağı yerlerin paylaşımı oluşturmaktadır. Genel olarak ticari gemi ve kayıklar da dâhil olmak üzere bütün yolcu kayıklarının belirli iskeleleri olup bu iskelelerin dışındaki yerlerden yük ve yolcu almaları ya da indirmeleri yasaktır. Ancak zamanla eski usule riayet edilmemesi çeşitli tartışmalara yol açmaktadır. Bununla ilgili olarak eski kayıtlara başvurup meselenin halledilmesi yoluna gidilse de özellikle birbirine yakın iskelelerin kayıkçıları arasındaki sürtüşmelerin uzun yıllar devam ettiği de olmaktadır.[11]

Kayıkçıların yolcu taşıma sırasında uymaları gereken bir takım kurallar konmuş ve bunlar her dönemde geçerli olmuştur. Buna göre; hava şartlarına uygun kayıklarla ve güvenli bir şekilde yolcu taşınacaktır.

11 Nejdet Ertuğ, Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar, Ankara 2001, s.5-6,38-39.

Yolculardan fazla ücret alınmayacaktır. Yolcular hiç bir surette rahatsız edilmeyecektir. Kayığa haddinden fazla yolcu alınmayacak ve yolcular karışık oturtulmayacaktır. Yolcu alımında nöbet usulü uygulanacaktır.

Bu kurallar içinde her zaman ihlal edildiği görülen, fazla ücret talep etmek ve fazla yolcu taşımak şeklindedir. Tabii fazla ücret istemenin iktisadi yapıyla da ilgisi vardır. Muhtemelen, paranın değerinin düştüğü dönemlerde ücretlerin arttırılmaması, kayıkçıları kendi başlarına zam yapmaya zorlamaktadır. Böyle durumlarda yolcularla sık sık tartışmalar da meydana gelmektedir. Kayıkçıların uymaktan ısrarla kaçındıkları diğer bir kural, nizami kayıklarla yolcu taşınmasıdır. Peremeler ince yapıldıklarından dalgalara ve rüzgâra dayanıklı olmaz, sıkça devrilirlerdi. Buna rağmen kullanılmalarının sebebi, bu peremelerin hafifliği ve inceliğinden dolayı hızlı gitmeleri idi. Peremeler aynı zamanda daha az kol gücü gerektirdiğinden kayıkçılar tarafından tercih ediliyordu[12].

Kayık iskelelerinin bulunduğu yerler tabii olarak nüfus yoğunluğu ve ticaret hacminin geniş olduğu semtlerdi. Bu çerçevede Eminönü-Galata, Eminönü-Üsküdar, Eminönü-Mudanya deniz trafiğinin en yoğun olduğu hatları oluşturmaktaydı. Bunun yanında Eminönü'nde Bahçekapı, Unkapanı, Kumkapı, Yenikapı iskeleleri de önemli yolcu potansiyeline sahiptiler. Bu iskelelerden işleyen kayıkların işletmecilerinin kimler olduğuna bakıldığında ilginç sonuçlarla karşılaşılmaktadır. Tarih boyunca bu işletmecilik çeşitli şekillerde yapılmıştır. Buna göre; kayık sahibi bizzat kendi kayığını çalıştırmaktadır. Kayık sahibi birkaç kayığından birinde kendisi çalışmakta, diğerinde ücretli eleman istihdam etmektedir. Kayık sahibi kendisi kayıkçılık yapmamakta, kayığına başkasına kiralayarak kendisi sadece onun gelirinden faydalanmaktadır. Kayık işletmecilığinin kârlı bir iş olması kayıkçılık mesleğinden olmayan birçok kimsenin yan gelir kaynağı olarak kayık işletmeciliği yapması sonucunu doğurmuştur. Nitekim bu işletmeciler arasında üst düzey burokratlara ve kadınlara da rastlanmaktadır[13]. Bu uygulamanın günümüzde, taksi sahibi olup da kendisi çalıştırmayan ve başka şoföre kiraya verenlerle birebir uyuşuyor olması oldukça ilginçtir.

Halkın binmesine mahsus kayıkların yanında, çok daha gösterişli halleriyle saltanata ve diğer devlet erkânına ait kayıklar da deniz ulaşımının renkli unsurlarındandır. Bu kayıklar, özellikleri ve kürek sayısı itibarıyla sahibinin sosyal statüsünü de göstermekteydi. Bu husus bir protokol düzeni gibi belirlenmiş olup Bostancıbaşı tarafından takip edilmekteydi. Sadrazam, şeyhülislâm ve bazı yüksek rütbeli devlet yetkilileri on çıfte kürekle, Anadolu ve Rumeli kazaskerleri ile İstanbul, Üsküdar, Galata kadıları, hekimbaşı ve benzeri diğer memurlar sekiz çifte kürekle, sancakbeyi ve daha aşağı rütbedekiler üç çifte kürekle giderlerdi. Bunun yanında Boğaziçi ve diğer İstanbul kıyılarında her yalı ve sahilhanede bir veya birden fazla kayık bulunurdu[14].

Devlet büyükleri İstanbul'un en süratli ve zarif kayıklarına sahip olmakla beraber, bunlar arasında özel bir mevkiye sahip bulunanlar muhakkak ki, saltanat kayıkları idı. Padışah yanında valide sultan, hanım sultan ve şehzadelere de mahsus olan bu kayıklar son derece ihtişamlı olup genellikle 30-35 metre uzunlukta ve 2.5-3 metre genişlikte ve yükseklikteydiler. Kayığın gövdesi kenardan süslemelerle bezenir, bu süsleme baş ve kıç taraflarında artardı. Başları kılıç gibi dik ve uzun yahut yukarı doğru kıvrık tutulur ve uçta ekseriya altın veya gümüşten bir kartal veya deniz kuşu figürü bulunurdu.

12. Ertuğ, a.g.e., s. 44-45.
13. Ertuğ, a.g.e., s. 55.
14. Orhonlu, a.g.m., s. 128.

Saltanat kayıklarının en görkemli bölümlerinden biri de saltanatı temsil eden köşk kısmıydı. Bu kısımlar İznik çinileriyle süslenirdi[15].

İstanbul şehiriçi deniz ulaşımının bu şekilde cereyan ettiği yıllarda, batı ülkelerinde ortaya çıkan teknolojik gelişmeler gerek deniz, gerekse kara ulaşımında önemli atılımların meydana gelmesine sebep olmuştur. 19. yüzyılın hemen başlarında buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması ile beraber, deniz ulaşımı sürat kazanmıştır. Bu gelişmelerden sonra ülkemize de 1827 yılında İngilizler tarafından ilk defa olarak buharlı gemi getirilmiştir.

Bu gemi II. Mahmud tarafından satın alınmıştır. Bilahare 1829 yılında İngiltere'den bir vapur daha satın alınmıştır. Bu suretle Türk deniz gücüne buharlı gemiler katılmış olmaktadır[16].

Ülkeye buharlı geminin gelmesinden sonra bu konuda uzman teknik elemanlar yetiştirme faaliyetlerine başlanmış, bunun yanında Avrupa'da gelişmekte olan gemi inşa teknolojisi takip edilmeye çalışılarak Tersane-i Âmire'de gemi inşa çalışmalarına girişilmiştir. Fakat bunun yeterli olmayacağı görüldüğünden yeni gemilerin ithal edilmesi de gerekli bulunmuştur[17]. Ülkede buharlı gemi sayısının artması ile tarifeli vapur seferlerinin yapılması imkânı da doğmuştur. Esas itibariyle bazı yabancı kumpanyalar Türk denizlerinde vapur işletmeye başlamış bulunmaktaydılar. Bu durum pek hoş karşılanmamakta ve aynı zamanda vapurların müstakil bir idare tarafından sevki gerekli görülmekteydi. Dolayısı ile 1844 senesinde Tersane-i Amire vapurlarının kullanılması suretiyle Marmara, Ege ve Karadeniz'de seferler düzenlenmesi amacıyla Fevaid-i Osmaniye Kumpanyası teşkil edilmiştir[18]. Böylece Tersane-i Âmire'ye ait Eser-i Hayr vapuru Boğaziçi'nde işlemeye başlamıştır[19].

Başlangıçta tersane vapurlarının yaptıkları sefer sayısının yetersiz olması sebebiyle halkın ihtiyacı tam olarak karşılanamıyordu. Bundan dolayı halk Eminönü'nden Boğaziçi'ne gidebilmek için, Boğaz'da gemi çekmek üzere faaliyette bulunan yabancı vapurlara binmeye başlamıştı. Bu durum üzerine Boğaziçi'nde muntazam seferler yapan bir Osmanlı şirketinin kurulması halinde yabancı gemilerle rekabet ederek yolcuları çekebileceği düşünülmüş ve Sadrazam Mustafa Reşit Paşa'nın teşvikiyle teşebbüse geçilerek, Fuat ve Ahmet Cevdet Paşaların öncülüğünde 1851 yılında Şirket-i Hayriye kurulmuştur. İngiltere'ye ısmarlanan iki vapurun gelmesiyle de 1852 yılında seferlere başlanmıştır. Ancak işletme bir süre ihaleye verildiğinden Şirket-i Hayriye'nin fiilen vapurları işletmeye başlaması 1854 yılında gerçekleşmiştir[20]. Şirket-i Hayriye vapurlarının işleyeceği güzergâh Eminönü-Boğaziçi olarak belirlenmiştir.

---

15 Çelik Gülersoy, Kayıklar, İstanbul 1983. s. 14; Metin And, XVI. Yüzyılda Gemiler ve Kayıklar", Hayat Tarih Mecmuası, yıl 1969, sayı 6, s.33.

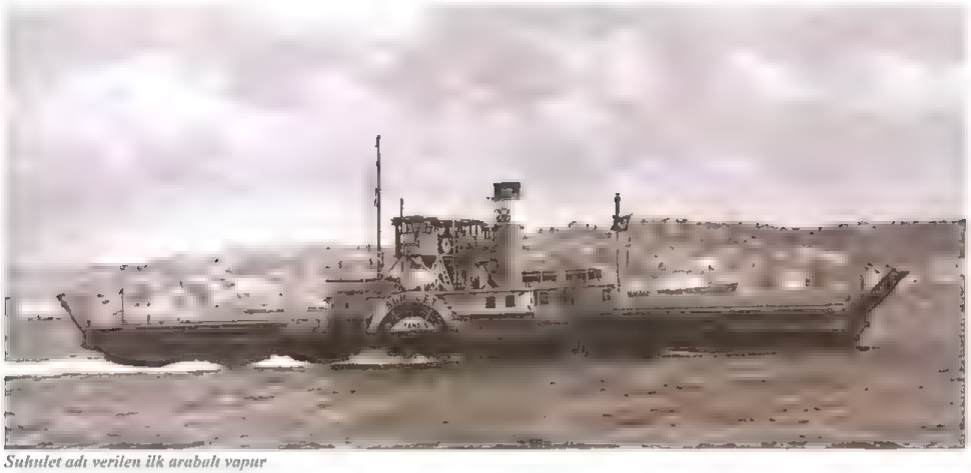
16 İstanbul'a gelen ilk buharlı gemiye "Sür'at" adı verilmiş, bununla beraber halk bu gemiye "buğu gemisi" ismini takmıştır. II. Mahmut bu gemi ile 1829 yılında Tekirdağ'a bir seyahat yapmıştır. Seyahat esnasında havanın bozuk olmasına rağmen İngiliz kaptanının gösterdiği maharet ve soğukkanlılık II. Muhmut'un hoşuna gitmiş, kaptan iltifat görmüş ve mükâfatlandırılmıştır. Bkz. Ali İhsan Gencer, Bahriye'de yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867), İstanbul 1985, s. 109.

17 Mucteba Ilgürel. "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devletinde Kurma Teşebbüsleri" Çağını Yakalayan Osmanlı ODMHÜ TSB, haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 109.

18 Ali İhsan Gencer, Türk Denizcilik Tarihi Araştırmalar, İstanbul 1986, s. 17.

19 Ercüment Kuran, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı. İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", Çağını Yakalayan Osmanlı, s. 159.

20 Mübahat S. Kütükoğlu. "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve Ege Körfezi Hamidiye Şirketi". Çağını Yakalayan Osmanlı, s. 175.



Suhulet adı verilen ilk arabalı vapur

Bu şekilde İstanbulluların Boğaziçi'ne gidiş gelişleri için uzun yıllar hizmet verecek olan yerli bir vapur şirketi kurulmuş olmaktadır. Şirket-i Hayriye kurulduktan sonra Boğaziçi'nde çalışan tersaneye ait vapurların başka hatlarda çalıştırılması düşünülmüştür. Dolayısıyla Kadıköy ile Yeşilköy'e birer, Ada'ya da iki vapur tahsis ederek işletilmeye başlanmıştır. Aynı zamanda gerek bu hatlarda gerekse Boğaziçi'nde yabancı vapurların çalışması yasaklanmıştır. Şirket-i Hayriye ilk seferini Eminönü-Üsküdar arasında yapmıştır. Giderek vapurların düzenli olarak Boğaz'ın uzak köylerine işlemesiyle Eminönü'nden buralara ulaşmak kolay hale geldi. İstanbullular arasında Sarıyer'i, Beykoz'u bilmeyenler bu vapurlar sayesinde Boğaziçi'ni tanıdılar. Hatta giderek Boğaziçi'ne yerleşmeler başladı.

Şirketin Eminönü'nde, Üsküdar iskelesi ile birinci, ikinci ve üçüncü iskeleler adını alan toplam dört iskelesi vardı. Bu iskelelerden Üsküdar yanında Boğazın Rumeli ve Anadolu yakalarına seferler düzenlenirdi. Eminönü'nden kalkan vapurlar Rumeli yakasında Salıpazarı, Kabataş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, Rumelihisarı, Boyacıköy, Emirgan, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Kireçburnu, Büyükdere, Sarıyer, Yenimahalle, Rumelikavağı istikametini takip ederlerdi. Anadolu yakasında ise Haydarpaşa, Salacak, Harem, Üsküdar, Kuzguncuk, Beylerbeyi, Çengelköy, Vanıköy, Kandilli, Küçüksu, Anadoluhisarı, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe, Beykoz, Sütlüce, Anadolukavağı Eminönü'nden kalkan vapurların uğradıkları iskelelerdi[21].

Şirket vapurlarının işleyişi ile iniş ve binişler sırasında bugünün İstanbul'u için de olağan sayılan bazı durumlarla her zaman karşılaşmak mümkün olabiliyordu. İşte bununla ilgili olarak Basiret Gazetesi sahibi Ali Efendi'nin 1871 yılına ait bazı gözlemleri şöyle idi: "Geçen Salı günü Üsküdar'a gitmek için Eminönü iskelesine inmiş idim. Üsküdar'dan vapur geldi. Malum ya, sabahları Üsküdar'dan gelen vapurlar ne kadar kalabalıktır. Bin bir ayak bir ayak üstune. Vapur daha köprüye yaklaşırken halk bermutad ayağa kalktılar. Ve cümlesi güya bir dakika sonra çıksalar kıyamet kopar gibi vapurun iskele konulacak kapı mahalline yığıldılar.

---

21 Eser Tutel, "Şirket-i Hayriye", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul 1994, c. VII, s.391.

Gemi yanaşır yanaşmaz bir takımı çarklar üzerinden ve bir takımı kıç küpeştesinden atlamakta iken kapı önüne yığılanlar da dışarıya hücuma hazırlandılar. Tayfalar "*Canım oturunuz iskele koyalım!*" diye bağırmaktaysalar da kim dinler? Her ne hal ise yolcuların ayaklarını kırarcasına iskeleyi sürükleyerek yerine koyabildiler. Ve tahta iskelenin üzerinden birbirlerini çiğneyerek nasılsa çıkabildiler." Görüldüğü üzere 1870'lerin İstanbulluların vapurlardaki davranış biçimleri ile bugünkü İstanbulluların davranışları hemen hemen birbirinin aynı. Basiretçi Ali Efendi, vapurlardaki bu iskele verilmeden atlama alışkanlığına karşı bir de önlem düşünmüş. Onu da şu şekilde ifade ediyor: "Şimdi bu hal böylece devam edeceğine, araba vapurunun iki başında olduğu gibi yolcu vapurlarının dahi iki taraftan kıç küpeşteleri münasip bir mahallinden ikişer ve belki daha ziyade zirâ genişlikte kesilse ve buralara tenteye kadar, yani birer buçuk zirâ yüksekliğinde açılır kapanır küpeşte konulsa ve vapurlar iskeleye yanaştıkça iş bu küpeşteler dahi indirilirse, zannederim ki, evvelkı dağdağa ve velveleye mahal kalmaz idi"[22].

Şirket-i Hayriye vapurları Boğaziçi'nde çalıştıkları için Haliç'ın karşı tarafına yolcu taşıyan Eminönü kayıkçılarını direkt olarak etkilememişlerdi. Ama Haliç'te köprülerin yapılması doğal olarak Eminönü kayıkçılarının bir kısım yolcusunu çekmiştir. Bununla beraber Haliç'te kayıklar çalışmaya devam etmişlerdir. Köprünün yaya olarak geçilmesi yanında ücretli olması, kayıkçıların tercih edilmeye devam edilmesini sağlamıştı. Ayrıca kayıklar iskeleye kolayca yanaşabiliyordu. Bu tür sebeplerle Eminönü kayıkçıları yıllarca faaliyetlerini sürdürmeye devam ettiler. Ama alternatif ulaşım araçları çoğaldıkça giderek sayıları azaldı.

Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi seferlerine başlamasından sonra buralara gidiş geliş kolaylaşınca, Boğazıçi sadece yazın gidilen bir yer olmaktan öte yaz kış ikamet edilecek bir konuma geldi. Özellikle devlet ricali ve Bâbıâli bürokratları Boğaziçi'nde yalı satın alıp ikamet etmeye başladılar. Böylece sabah Bâbıâli'ye işe gelmek, akşam ise Boğaziçi'ne eve dönmek gibi bir alışkanlık oluştu. Hal böyle olunca Şirket-ı Hayriye bu bürokratlar için özel tarifeli vapur seferleri düzenlemeye başladı. *Vükela vapuru* adı verilen bu gemiler, diğer şirket vapurlarına göre daha süratli ve iç dekorasyonu özenli teknelerdi. Sultan Abdülaziz döneminde düzenli bir şekilde işleyen vükela vapuru sabahleyin Kanlıca'dan hareket eder, Bebek açıklarında durur, burada oturan Âli Paşa ve Yusuf Kamil Paşa ile diğer rical, kayıklarıyla gelip vapura binerlerdi. Vapurun bazen de rıhtımı elverişli olan yalılara yanaşıp kimi vezirleri aldığı olurdu. Önemli birkaç sayfiye iskelesine uğradıktan sonra Sirkeci'deki vezir iskelesine (şimdiki araba vapuru iskelesi) yanaşan vükela vapurunu iskele görevlileri selamlar, içerideki paşalar ve erkân, görev ve rütbe sırasına göre çıkarak kendilerini bekleyen arabalarına binip Bâbıâli'ye ve nezaretlere giderlerdi. Akşam da aynı vapur Sirkeci'den hareketle Boğaziçi'ne gider, en son Kanlıca'da iskeleye bağlanır ve burada gecelerdi.

Vükela vapuruna binişte ve inişte protokol uygulandığı gibi, içeride de konuşma ve sohbetler son derece saygılı, seviyeli olur, ayrıca vapur görevlileri özellikleri ile tanıdıkları paşalara ve beyefendilere çubuk, kahve ikram ederlerdi. Vükela vapurlarında protokol o kadar önemsenirdi ki, örneğin aynı iskeleden binen ve bir gün önce biri sadrazamken ertesi gün diğeri sadrazam olan iki paşanın vapura giriş öncelikleri hemen değişirdi. Bunun gibi kaptanın da her vezirin vapura girişinde bir düdük çalması ve gireni selamlaması kuraldı. II. Abdülhamid döneminden itibaren vükela vapurlarının seferlerine son verildi. Bunun yerine Şirket-i Hayriye vapurlarının bir takım kamaraları vezirlerle devlet ricaline tahsis edildi[23].

22 Basiretçi Ali Efendi, İstanbul Mektupları, haz. Nuri Sağlam, İstanbul 2001, s. 52-53.
23 Necdet Sakaoğlu, "Vükela Vapuru", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul 1994, c. VII, s.182-183.

İstanbul'da yolcu taşıma sistemi yanında, yolcu ve eşyanın birlikte taşıma yöntemlerine de değinmek gerekir. Bunun için kullanılan vasıtalara *"pazar kayıkları"* adı verilıyordu. 50–60 yolcu taşıyabilecek kapasitede olan pazar kayıklarında yolculardan başka sepet, küfe, hunç, sandık, küp, harar gibi eşyalar taşınırdı. Yükler konulduktan sonra baş tarafa erkekler, arka tarafa kadınlar otururdu. Pazar kayıkları 13 metre uzunluğunda, 2.5 metre genişliğinde koca gövdeli olup, oldukça uzun, geniş ve ağır küreklerle çekilirlerdi.

i başında müşteri bekleyen arabalar

KARA ULAŞIMI

İstanbul'un şehiriçi deniz ulaşımının taşıdığı bu nitelikler yanında, kara ulaşımının da belirgin bazı özellikleri bulunmaktaydı. Her şeyden önce kara ulaşımı deniz ulaşımına nispetle daha yavaştı. Çünkü yollar dar ve araba işlemesine elverişsizdiler. Bizans döneminde şehirde büyük meydanlarla nispeten geniş yollar mevcuttu. O zaman şehir yollarının 6-7 metreden aşağı olmadığı söylenebilir. Bilahare Türkler de bu genişlikleri muhafaza ettiler. Esasen o zamanki nüfus kesafeti, yaşayış tarzı ve nakil vasıtalarının türü ve şekli daha fazla geniş yollara ihtiyaç göstermemekteydi. Kanuni döneminin sonuna kadar açılan sokaklarda genişlikler 6–7 metre ve bazı yerlerde daha fazla olarak tutulmuştur. Bu dönemin haritalarına bakıldığında anayol ve caddelerin olabildiğince keskin hatlar oluşturarak birbirlerinden ayrıldığı görülmektedir. Bu yollar kavşaklarla birbirleriyle birleşmektedir. Bu yollar Eminönü bölgesinde, yamaçların dik olduğu yerlerde mümkün mertebe geometrik kurallar içinde birbirinden orantılı olarak düzenlenmiş olup, buna göre yapılmış olan yollardır. Haliç tarafındaki sahillerde de benzer bir durum söz konusudur. Esas itibariyle sokak düzenleri yüzyıllarca değişmeden kalmıştır. Çünkü güzergâhı değiştirmeye gerek de yoktu. Fakat bu arazi konumunda başka bir yol şekli, başka bir yol güzergâhı belirlemek ve uygulamak da pek mümkün değildi. Sahil surlarının içinde kalan ve surlara çok yakın bulunan ve birbirlerine yakın mesafede olan anayollar vardı. Bu yollar günümüzde de kullanılmaktadır. Çünkü deniz kıyısına, limana kapılardan geçerek ulaşmayı bilmek gerekiyordu ve deniz yoluyla gelen malları bir tek arabaların gidip gelebileceği bir yoldan kolayca ve kısa sürede şehre ulaştırmak mümkündü.

Yan sokaklar çok dar idiler. Ancak bu arada ahalinin geniş yan sokaklara da ihtiyacı yoktu. Zira yük arabaları sadece ana yollardan gıdıp geliyordu. Buna karşılık dık, sarp, kıvrımlı, kimi yerlerde ise merdivenlerle tamamlanan dar sokaklar sadece yayalar tarafından kullanılmaktaydı. Bu tür sokaklarda yükler ve mallar hamallar tarafından taşınır, bunun yanında eşek ve katır da taşıma amaçlı kullanılırdı[24].

---

24 Karoly Kos, İstanbul Şehir Tarihi ve Mimarisi, çev. Naciye Güngörmüş, Ankara 1995, s.66-68,106-107.

Önceleri 6-7 metre genişliğe sahıp yollar şehirde nüfus arttıkça giderek küçüldü ve bazen 2.5 metreye kadar da düştü. İstanbul'da bırkaç büyük cadde dışında sokakların dar olması, insanların benimsemiş olduğu yaşam tarzının bir sonucu ıdi. Dolayısı ile kent içinde yolculuklar çoğunlukla yaya veya ata binmek suretiyle yapılırdı. Fetihten itibaren uzun bir süre İstanbul'un dar ve bozuk kaldırımlı sokaklarında araba kullanılmamıştır. Esas itibariyle de hemen hemen XVIII. yüzyılın ortalarına kadar arabaya binme hakkı devlet adamları arasında sadece sadrazam ve şeyhülislama tanınmıştır. İstanbul sokaklarının araba kullanmaya elverişsizliği yanında, Türkler özellikle de saray mensupları ve askeri erkân arabayı küçümser ve onu bir rehavet sembolü sayardı. Dolayısı ile araba kadınlara mahsus bir araç olarak görülürdü. Vezirler ve diğer devlet adamları şehıriçinde atla dolaşırlar, diğer küçük rütbeli memurlar ıse ata dahi binemezlerdi. Dolayısı ile halkın çoğunluğu işlerine yaya olarak gidip gelirdi[25].

İstanbul şehiriçi ulaşımında araba kullanılmasının yaygınlaşması, batılılaşma süreci ile paralel bir görünüm arz etmektedir. Öncelikle Lale Devri, zarif bınek arabalarının devlet erkânı ve zenginler tarafından Fransız asilzadelerini taklit eder tarzda kullanılmaya başlandığı bir dönem olmuştur. Sultan II. Mahmud döneminden itibaren ise arabaya binme konusundaki sınırlamalar azaltılmış ve bir takım memurlarla gayrımuslimlerin araba ile seyahat ettikleri veya mesire yerlerine gittikleri görülmeye başlanmıştır. II. Mahmud, aynı zamanda arabaya binmeyi adet haline getiren ilk padişah olmuştur[26].

Arabanın toplum içinde kendine yer bulması ise Sultan Abdülmecid döneminde başlamıştır. Çünkü Tanzimat Fermanı ile başlayan hukuki, ekonomik ve sosyal gelişmeler yanında Kırım Savaşı sebebiyle İstanbul'a gelen İngiliz ve Fransızların yaşam bıçimlerinın Osmanlı toplumuna yansıması birçok yeniliklerin ortaya çıkmasına vesile olmuştur. Dolayısı ile bu sürecin tabii bir sonucu olarak Avrupa tarzı bir alışkanlık olan araba İstanbul'da yaygınlaşmaya başlamıştır. Araba ile ilgili bu yeni tüketim kalıpları İstanbul'da ikili bir araba pazarı yaratmıştır. Bir tarafta koçu, kâtip odası, talika gibi her birinin kökeninde batıdan gelen teknolojiler bulunsa da, Osmanlı şartlarında yeniden üretilmiş arabalar bulunuyordu. İkinci tarafta ise, bir bölümü doğudan ithal edilen, bir bölümü İstanbul'da yapılan fayton, kupa, landau, paşarol gibi benimsenen batı modelleri vardı. Zaman batı modelleri lehine bir gelişme göstermiş ve 19. yüzyıl sonunda koçu ve kâtip odası gibi araba tipleri ortadan kalkmıştır[27].

Arabaların çoğalması ile İstanbul sokaklarını düzenleme ihtiyacı belirmiştir. Fakat yaya hareketlerine göre biçimlenmiş sokakların arabaların işlemesine elverişli hale getirilmesi kolay olmamıştır. Bununla beraber sık sık meydana gelen büyük yangınlar sonrasında sokakların genişletilmesi ve düzenlenmesi söz konusu olabilmiştir[28]. Bu çerçevede, III. Selim döneminden başlamak ve Tanzimat döneminde daha geniş kapsamlı olmak üzere çeşitli yıllarda İstanbul sokaklarında yapım ve onarım faaliyetlerinde bulunulduğu görülmektedir[29]. Şehiriçi yolların araba trafiğine elverişsizliği karşısında 1839 yılında İstanbul sokaklarının genişletilmesi için bir ilmühaber yayınlanmıştır.

---

25 Mehmet İpşirli "Araba" Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi c. III s. 244, Ertan Ünal, "Arabalar", Hayat Tarih Mecmuası yıl 1968, sayı 8, s. 20-21
26 İpşirli a.g.m. s. 244
27 Bkz. İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğunda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler" Çağını Yakalayan Osmanlı. 420. Araba ile ilgili olarak ayrıca bkz. Kazım Arısun, "Eski İstanbul'da Şehiriçi Ulaşımı" Çağını Yakalayan Osmanlı, s. 1-12 Reşat Ekrem Koçu. "Araba. Arabacı, Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları ve Arabacıları" İstanbul Ansiklopedisi c. II. s. 902-918; Ertan Ünal, "Tarihte Geçen Arabalar" Hayat Tarih Mecmuası, yıl 1968, sayı. 9, s. 26-27.
28 İlhan Tekeli, "Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım", İstanbul, yıl 1992, sayı, 2, s. 19.
29 Ali Arif Göksel. İstanbul'un Yolları ve Şehir Yollarının Tarihçesi, İstanbul 1995. s. 5-6.

Buna göre kent içi yollar 20, 15, 12 zira genişlikte 4 kademeye ayrılmış, kenarlarda yapılacak binaların yükseklikleri belirlenmiş, şehiriçinde çıkmaz sokak yapılmayacağı, yolların geometrik esaslara uygun olacağı belirtilmiştir. İleriki yılarda da buna paralel nizamnameler çıkarılmış ve bunlara yönelik bazı faaliyetlerde bulunulmuştur. Fakat bunlar sınırlı kalmıştır.

> *"İstanbul'un en işlek ve en izdihamlı mahallesi Bahçekapısı'dır. Buranın o nispette geniş olması gerekliliği açıktır. Hal böyle iken gümrük tarafında daha önce meydana gelen yangında yanan dükkânların yeniden yapılması yerine buraların istimlak edilip yola ayrılması daha muvafık olacaktır. Halbuki görüyoruz ki, dükkanlar yaptırılıyor. İstanbul'un günden güne kalabalıklaştığı malumdur. Zannederiz ki, bir süre sonra o dükkanların yerinden kaldırılıp yol açılma ihtiyacı doğacaktır. Şimdi fırsat varken bunun yapılmaması, gelecek bir tarafa halihazırdaki yol ihtiyacının bile karşılanamaması demektir. Bir de iskele boyundan Unkapanı'na giden yolların darlığı yanında buradaki yük hayvanlarının çoktuğu [illegible] geçene bucak sıkıntı veriyor. İnsan [illegible] geçerken [illegible] ve [illegible] zaman [illegible]"*

Sokaklardaki esas düzenlemeler, büyük yangınlar sonrasında yapılan genişletmeler şeklinde gerçekleşmiştir. 1864 yılında Cağaloğlu Hocapaşa'da çıkan büyük yangın, Sirkeci'den Kumkapı'ya kadar olan sahayı yakmış, biraz sonra Kumkapı ve Kadırga'da çıkan diğer iki yangın da oraları silip süpürmüştü. Buralarda iki sene zarfında çıkan yangınlarda 3551 bina yanmıştı. Bu yangınlardan sonra bir imar hareketi başlatılarak sokakların genişletilmesine[30] ve binaların kâgire çevrilmesine karar verildi. Bu amaçla kurulan Islahat-ı Turuk Komisyonu'nun uygulamaları bazı caddelerin genişletilmesi konusunda önemli sonuçlar vermiştir. Erkan-ı Harp zabitleriyle sivil mühendis namzetleri yangın yerleri haritaları çıkardılar. Arsaların % 25'i yol genişletilmesi için parasız olarak alındı. Yolların genişliği 6-25 arşın olarak kabul edildi. Açılan sokakların şose veya kaldırımlarına büyük mustatili taşlarla kaldırım döşendi. Mahalle aralarındaki küçük sokaklara Arnavut kaldırımları yapıldı. Yeni açılan sokakların kanalları da yapılarak, denize kadar geniş muntazam tonozlu lağımlar inşa edildi. Bu faaliyetler çerçevesinde, Divanyolu'nun 19 metreye genişletilmesi mümkün oldu. Hükümet ve iş merkezi olarak İstanbul'un insan ve araba trafiği açısından en yoğun bölgesini oluşturan Eminönü'nün özellikle araba trafiğine uygun hale getirilmesi bu komisyonun çalışmaları sayesinde gerçekleşti[31].

Yaya yolunun yerini araba yolu almaya başlayınca kaldırım sözcüğünün manası da değişmiştir. Önceleri kaldırım bütün yol sathının taşla kaplı kesimlerini anlatırken, arabaların kullanılmasının yaygınlaşması ile araba ve yayaların gidiş yerleri ayrılmış ve yaya kaldırımı kavramı ortaya çıkmıştır. Fakat bütün bu düzenlemelere rağmen İstanbul sokakları halk için çoğu zaman bir şikâyet konusu olmaya devam etmiştir. Bir kaç gün yağmur yağması durumunda sokaklar geçilmez bir hale gelmektedir. Kaldırımların bozukluğundan kaynaklanan çamurlar sadece yaya yürüyenlere değil, ekâbir kesime de zarar vermektedir. Yaya yürüyenlerin elbise ve ayakkabıları çamur içinde kaldığı gibi ekâbir arabaları da, taştan taşa atlayarak güç hal ile gidebilmektedir.

Sokakların araba ulaşımına elverişli olmaması, halkın her zaman şikâyet ettiği konular arasında yer alıyordu Bu konuda Basiret'te çıkan bir yazıda: "Bazı sokakların çamurları şimdiden gezilemez dereceye vardı. Ekser mahallerde çamurları süpürmediklerinden bir taraftan birikiyor. Hele Vezneciler'den Saraçhane'ye kadarki caddenin çamurundan başka, pıs kokudan geçilmiyor. Galiba oralarda bulunan bekârlar geceleri sokakları pisliyorlar. Bunların önlenmesi zabıtadan bekleniyor" deniyordu. Bazen de zamansız tamiratlar şikâyet sebebi olabiliyordu: "Malumdur ki, Ramazan-ı şerifin gelişiyle beraber İstanbul kaldırımlarının tamirine başlandı. Lakin henüz tamamlanmadığından gece gündüz çok zorluk çekiliyor. Bu tür tamir işleri Ramazan'a denk getirileceğine yaz günleri yapılsa daha iyi olmaz mı?"[32]

---

30 Bu yangın sebebiyle Takvim-i Vekayi'de neşredilmiş bir mazbatada o zamanki İstanbul sokaklarından bahsedilerek şöyle denmektedir: "Şimdiki sokaklardan araba değil hayvan bile güç geçer. Bu sokaklara yol ismi verilmek bile şayan olmayıp, iğri büğrü inış yokuş bir takım dar deliklerdir. Bkz. Göksel, a.g.e. s. 5.

31 Göksel, a.g.e. s. 6.

32 İstanbul Mektupları, s.202.

Yine bir başka serzeniş şöyle idı: "Malumdur ki, bir zamandan beri çamurlardan İstanbul sokaklarında gezılmek güçleşti. Bunun bir çaresine bakılmasını rica ederiz. Bir de yapılan her işte olduğu gıbı yollar konusunda da dengeli olunmak zorunluluğu vardır. Şehremaneti'nin bazı yerleri tamir ve düzenleme konusundaki gayreti inkâr edilemezse de, Unkapanı caddesiyle Zeyrek yokuşunun kaldırımlarına hiç baktığı yoktur. Bu yokuş şiddetle tamire muhtaçtır. Kaldırımlarında ne insanlar ne de hayvanlar yürüyebilmektedir. Şehrin merkezi sayılan bu yerlerin bir an evvel tamiri gerekir. Bir de Unkapanı caddesinin sağ ve sol taraflarına, mezbelelik görüntüsü verecek şekilde, birçok öküz arabası bırakılmaktadır. Ayrıca caddenin yan tarafları tahta perdelerle örtülüp içlerine çöpler atılmaktadır"[33]. Esas itibariyle sokaklar daha çok kış aylarında çamurlu oluyordu. Böyle zamanlarda belediyenin çamurları temizlemesi istenirken, yaz aylarının şikâyet konusu ise sokakların toza boğulması idi. Bu defa da belediyeden istenen, sokaklara su dökülerek tozun engellenmesi idi. Mesela 1875 Nisan'ında Basiret'te; *"İstanbul'un genişçe caddeleri rüzgârlı havalarda tozdan geçilmemeye başladı. Sair senelerde olduğu gibi yolları sulamak üzere yaptırılmış arabaların çalışma zamanı geldi. Bu çalışmaların bir an evvel başlamasını bekliyoruz"* deniyordu. Aynı yılın Mayıs ayındaki bir yazıda ise; "İstanbul'un en işlek ve en izdihamlı mahallesi Bahçekapısı'dır. Buranın o nispette geniş olması gerekliliği açıktır. Hal böyle iken gümrük tarafında daha önce meydana gelen yangında yanan dukkânların yeniden yapılması yerine buraların istimlâk edilip yola ayrılması daha muvafık olacaktır. Hâlbuki görüyoruz ki, dükkânlar yaptırılıyor. İstanbul'un günden güne kalabalıklaştığı malumdur. Zannederiz ki, bir süre sonra o dükkânların yerinden kaldırılıp yol açılma ihtiyacı doğacaktır. Şimdi fırsat varken bunun yapılmaması, gelecek bir tarafa hâlihazırdaki yol ihtiyacının bile karşılanamaması demektir. Bir de, iskele boyundan Unkapanı'na giden yolların darlığı yanında buradaki yük hayvanlarının çokluğu gelip geçene büyük sıkıntı veriyor. İnsan iskeleden Unkapanı'na giderken, yaya olarak Küçükçekmece'ye gidip gelmiş kadar zaman harcayıp ayrıca sıkıntısına katlanıyor" deniyordu.

Görüldüğü üzere İstanbul cadde ve sokakları her zaman kalabalık ama o ölçüde bakımlı değildi. Esas itibariyle eskiden beri gelen dar sokak alışkanlığı ulaşım araçlarının bu caddelerde rahat bir şekilde gidiş gelişlerini engelliyordu. Bir toplu taşıma aracı olarak atlı tramvayların İstanbul halkının hayatına girmesinden önce, insanların şehiriçi kara ulaşımında yaya gitmek dışındaki alternatifleri kira beygirleri ve arabalar olarak karşımıza çıkmaktaydı. Araba kiralamak pahalı bir işti. Beygir kiralamak ise, herkes binemeyeceğinden kullanılan bir yöntem değildi. Ayrıca sahıplerinin keyfi fiyat ıstemeleri halkın en çok yakındığı hususlardandı. Mesela bir beygiri Bahçekapı'dan Beyazıt'a kadar kiralamak için beş kuruş ödemek gerekiyordu ki, bu oldukça fahiş bir fiyattı. Özel durumlarda ve insanların acelesi olduğunun anlaşıldığı hallerde istenilen miktar daha da artıyordu. Araba ve beygirlerin sokaklarda dikkatlice sürülmesi ve gelen geçene zarar vermemesi kurallar gereği iken buna da pek dikkat edilmezdi. Dar sokaklarda olabildiğince hayvanları sürmek ve insanları çamura bulamak sık rastlanılan manzaralardandı. Bununla ilgili olarak yine Basiret şöyle yazıyordu: "Geçen Salı günü akşamı Hamıdıye Türbesi önünden geçerken gözümle gördüm ki, sarhoş bir Bulgar, bindiği hayvanı sokak ortasında alabildiğine koşturmakta iken az kalsın ihtiyar bir kadın ile bir kız çocuğunu çiğneyecekti. Cenab-ı Hak muhafaza buyurdu. Bulgar ise bu hareketinden asla fütur getirmeyip, evvelki halini bozmayıp geçip gıtti. Bu tarz hareketler her zaman kazalara sebep olduğundan tedbir alınması gerekir. Bir de beygir hamalları yüklü iken hayvanları birbirleri arkası sıralayıp önde bir kılavuz bulundurmaları gerektiği halde, bunlara hiç dikkat edilmeyip beş on yüklü hayvan yan yana sokağa salıveriliyor.

33 *İstanbul Mektupları*, s.242.

Herkesi duvar deliğine sokarcasına eziyorlar. Hele odun beygirleri gelirken insan sığınacak yer arıyor. Boş hayvanları da alabildiğine arkasından sürüyorlar veyahut önünden birini tutup birlikte koşuyorlar. Buna Şehremaneti memurları dikkat buyursa vazifelerini icra etmiş olurlar"[34].

Bir başka yazıda da benzer şikâyete rastlanıyor: "Kira beygir ve arabaları gerek boş oldukları ve gerek müşteri almış bulundukları hallerde ekser vakitler doludizgin koşturulmakta, yolda aciz bir ihtiyara rastlanır veyahut bir çocuk çığnenir diye düşünulmemektedir. Geçen gün hızla giden bir araba az daha bir ihtiyarı ezip geçecekken diğer bir zat yetişip ihtiyarı kurtardı. Bu gibi hallere dikkat edilmesi daire memurlarına aittir."

İşte İstanbul caddelerinde tramvayların işlemeye başlamasından önceki ve hemen sonrasındaki ulaşım genel anlamda bu şekilde cereyan ediyordu.

İSTANBUL ŞEHİRİÇİ ULAŞIMI İÇİN ATLI TRAMVAY İMTİYAZININ VERİLMESİ

Karaköy - Ortaköy atlı tramvayı

İstanbul'da atlı tramvay yapılması konusunda tespit edilebilen teşebbüslerden biri 1864 yılında yapılmıştır. Bu tarihte Huchiadson isimli bir İngiliz müteşebbis, İstanbul ve banliyölerinde tramvay hattı kurmak ve işletmek için imtiyaz talep etmişti[35]. Huchiadson'un İstanbul, Galata ve Beşiktaş'ta tramvay inşa etme teklifi uygun görüldü ve kendisiyle bir mukavele metni hazırlandı. Mukaveleye göre, Eminönü'nden başlayacak bir tramvay hattı Divanyolu üzerinden Beyazıt ve Aksaray'a ulaşmaktaydı. Aksaray'dan bir hat Topkapı'ya, diğer hat ise Yedikule'ye gitmekteydi. Bu arada yine Eminönü'nden başlayacak başka bir hat Eyüp'e uzanacaktı. En nihayetinde ise Galata-Beşiktaş-Ortaköy-Arnavutköy

34 İstanbul Mektupları, s.222
35 BOA, A.MKT.MHM., [illegible]

Tramvay Mukavelesinin İlk Sayfası

Tramvay Mukavelesinin ilk sayfası

arasında bir tramvay hattı yapılması öngörülmüştü[36]. Mukavele metni hazırlanmış olmakla beraber sonraki aşamalarda sözü edilen tramvay hatlarının yapımı gerçekleşmedi.

İstanbul'da tramvay yapmanın cazibesi müteşebbislerin ilgisini çektiğinden bu konuyla ilgili teklifler ileriki yıllarda devam etti. Nitekim bir teşebbüs de Meclis-i Maabir üyesi Rüstem Bey'den gelmişti. Rüstem Bey, 14 Nisan 1868 tarihli bir yazısında, tramvay tabir olunan yolların inşasına dair kendi buluşu olan tek raylı bir sistemden bahsetmekte, uygun fiyatla yolcu ve eşya taşınacağını ifade ederek imtiyaz istemekteydi[37]. Rüstem Bey'e bu imtiyaz verildiyse de, tek raylı olarak ön görülen sistem uygulamaya geçemedi.

Bu tür imtiyaz talepleri yanında, bir başka tramvay inşa etme teklifi 1869 yılında Mösyö Dion'dan geldi. Dion, Galata ve Pangaltı arasında – Perşembe Pazarı ve Tarlabaşı'ndan geçmek üzere – tramvay inşası için kendisine 40 yıl süre ile imtiyaz verilmesini teklif etti. Bu teklif, adı geçen semtlerde istimlâk yapılmasının zorluğu yüzünden kabul edilmedi[38]. Benzer şekilde Mösyö Mott isimli Amerikalı bir generalin Beyoğlu-Büyükdere arasında tramvay inşa etme teşebbüsü de sonuçsuz kaldı[39].

Bütün bu girişimler başarısız olmakla birlikte tramvay yapımı İstanbul'un gündemine girmişti. Dolayısı ile imtiyaz talepleri devam etti. Nitekim Kostantin Karapano Efendı'ye verilen imtiyaz neticesinde İstanbul'da tramvay inşaatı gerçekleşecektir. Karapano Efendı, bu konudaki teklifini 1869 Ağustos'unda Bâbıâli'ye iletmişti. Buna göre, Galata'dan Ortaköy'e, Eminönü'nden Aksaray'a ve ayrıca Aksaray'dan çeşitli kollarla Topkapı ve Yedikule'ye doğru atlı tramvay işletilecekti. Teklif benimsenince, 20 Ağustos 1869 tarihinde kendisine imtiyaz verildi. 30 Ağustos 1869'da ise kendısi ile mukavele yapıldı[40].

Gerek İstanbul'da, gerekse Osmanlı Devleti sınırları dâhilinde yapımı gerçekleşen ilk tramvay hatlarının hayata geçmesini sağlayan bu mukavele hükümleri şöyle idi:

---

36 Zeynep Çelik, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, İstanbul 1998, ikinci baskı, s.75-76.
37 BOA, İrade Şura-yı Devlet, no. 443.
38 Levant Herald, 30 Nisan 1869, 17 Haziran 1869.
39 Levant Herald, 12 Ağustos 1869.
40 BOA.BEO.A.DVN.MKL.no. 7/21; İmtiyazat ve Mukavelat Mecmuası,İstanbul 1302, c. 1,s. 447- 460 ; Société de Tramways de Constantinople,Constantinople 1911, s.3-5, 7-17.

Dersaadet'te Tramvay Tesis ve İnşasına Dair Mukavele:

Birinci Madde: Osmanlı Hükümeti, işbu mukaveleyi eki olan şartnamede gösterilen İstanbul sokaklarında yolcu ve eşya nakli için tramvay adı verilen demiryolu inşasını ve hayvan vasıtasıyla araba işletme imtiyazını Karapano Efendi'nin kuracağı şirkete vermektedir. Şirket, şartname hükümlerine uygun olarak masrafı, zarar ve ziyanı kendisine ait olmak üzere işbu yolları inşa edecektir.

İkinci Madde : Karapano Efendi'ye verilen imtiyazın müddeti, ferman-ı âli tarihinden itibaren 40 senedir.

Üçüncü Madde: Şehrin diğer taraflarıyla bağlantı kurmak üzere şartnamede yazılı fiyat ile yolcu taşımak için uygun göreceği yerlerde, herhangi bir imtiyaza bağlı olmamak şartıyla, omnibüs işletme izni adı geçen tramvay şirketine verilmiştir. Şu kadar ki, tramvayın bulunduğu sokaklarda her nevi yolcu ve eşya arabası işleyecek, şirketin imtiyazı dâhilinde olmayan yerler için muayyen saatlerde düzenli bir suretle işleyecek arabaların tramvaylı sokaklardan geçişine engel olunmayacak ise de herhangi başka bir şahıs veya şirket tramvayın geçtiği yerlerde araba işletemeyecektir.

Dördüncü Madde: Şartnamenin birinci maddesinde belirtilen hatların işlemeye başladığı müddetten 10 sene sonra safi geliri % 15'i geçerse tarifenin değiştirilerek indirilmesine şirket mecbur olacaktır. Bu değişiklik Osmanlı Hükümeti ve şirket arasında anlaşma yoluyla gerçekleşecektir.

Beşinci Madde: Ferman-ı âli tarihinden itibaren 5 sene müddet içinde şartnamenın birinci bendine sözü edilen tramvaylardan ayrı olarak, İstanbul, Galata, Beyoğlu, Üsküdar ile Boğaziçi'nin sahil caddelerinde şartnamede belirlenen şartlara uygun olarak şirketin tramvay inşa etmesi Osmanlı Hükümeti'nin iznine bağlıdır. İşbu 5 sene zarfında Osmanlı Hükümeti adı geçen caddelerde tramvay yapılması için başka bir şirkete ruhsat vermeyecektir. Yeni yapılacak yolların inşa müddetleri hükümet ile şirket arasında kararlaştırılacaktır. Beş sene sonunda belirlenen caddelerde başkaları tramvay inşasına talip olursa Osmanlı Hukümeti izin verme konusunda serbest kalacaktır. Söz konusu beş sene zarfında Şehremaneti Dairesi dâhilindeki başka yerlerde de şirket tramvay inşa etmek isterse aynı şartname hükümlerine uygun olarak tramvay inşa edilip işletilecektir. Ama bu yerlere şirket tramvay inşa etmek istemezse hükümet uygun şartlarda başka şirkete imtiyaz verebilecektir. Bununla beraber Taksim'den bir şubesi Kâğıthane'ye uğramak üzere Büyükdere'ye yapılacak hat bunların dışında olup hükümet istediği takdirde bu hattın imtiyazını şimdiden başka bir kumpanyaya verebilecekti.

Altıncı Madde: Karapano Efendi, mukavelenin imza tarihinde nakit veya hisse senedi olarak 10.000 Osmanlı Lirası teminat akçesini hazineye teslim etmiş olacaktır.

Yedinci Madde: Tramvayla ilgili padişah iradesi çıktıktan sonra 20 gün içinde şirket tüzüğünü tasdik edilmek üzere Osmanlı Hükümetine takdim edecektir. Şirketin idare merkezi İstanbul olacaktır.

Sekizinci Madde: Şirket, inşaat masraflarını karşılamak üzere sermaye tedariki için uygun gördüğü şekilde hareket edebilecektir. Bununla birlikte tüzüğü Osmanlı Hükümetince tasdik edilmeden piyasaya hisse senedi çıkmayacaktır.

Dokuzuncu Madde: Tramvay şubeleri bitirildikçe altıncı maddede sözü edilen teminat akçesinin dörtte biri şirkete iade edilecek, hatlar bitirildiğinde ise teminat akçesinin tamamı şirkete ödenecektir.

Onuncu Madde: Ferman-ı âli tarihinden itibaren bir süre içinde inşaata başlanmadığı takdirde herhangi bir ihtara lüzum kalmayarak şirketin imtiyaz hakkı bütünüyle elinden alınacaktır. Altıncı maddede belirtildiği üzere ödenecek teminat akçesi de devletin malı olacaktır.

On birinci Madde: Beşinci madde gereği teşekkül edecek şirket Osmanlı Hükümeti'nce izin verilmedikçe sahip olduğu imtiyazı kimseye terk edemeyecektir. Bu konuda izin verip vermemekte Osmanlı Hükümeti dilediği gibi hareket edebilir.

İşbu mukavele Şurayı Devletçe ve hükümet tarafından etraflıca incelenerek padişahımız efendimiz hazretlerine sunulmuş ve zatı şahanelerince gereklı irade verildıkten sonra iki nüsha olarak Nafıa Nezareti ve Karapano Efendi tarafından imzalanmıştır.

30 Ağustos 1869 Ticaret ve Ziraat Nazırı ve Nafıa Nazır Vekili Mehmet Kabuli

Mukavele ile aynı tarihte bir de imtiyaz şartnamesi yapılarak inşaat ve iletmenin hangi şartlarda gerçekleştirileceği konusu hükme bağlandı. Buna göre:

İstanbul'da tramvay yapımına dair şartname:

Birinci Madde: Karapano Efendi'nin kurmayı taahhüt ettiği şirkete verilen imtiyaz gereği tramvay dört hat olarak aşağıdaki yollardan geçecektir.

Birinci Hat: Azapkapı'dan başlayarak Galata, Tophane, Beşıktaş ve Ortaköy'e ulaşacaktır.

İkinci Hat: Eminönü'nden başlayıp Bâbıâlı ve Soğukçeşme'den geçerek Divanyolu caddesi ile Aksaray'da Yusufpaşa Çeşmesine kadar uzanacaktır.

Üçüncü Hat: Aksaray'da ikinci hattan ayrılarak Samatya ve Yedikule'ye gidecektir.

Dördüncü Hat: Aksaray'dan Topkapı'ya ulaşacaktır.

İkinci Madde: İmtiyaz Fermanı Âlisi tarihinden itıbaren birinci ve ikinci hatlar iki, üçüncü hat üç, dördüncü hat da 4 sene zarfında bitirilecektir. Bu hâle göre dört hattın tamamı 4 sene içinde tamamlanmış olacaktır.

Üçüncü Madde: Yolun eni, demirlerin iç tarafından olçülmek suretiyle en az bir metre olacak, diğer arabaların geçişine engel olmamak için demirler kaldırım zemininin üstüne çıkmayacaktır. İki demirin arasına kaldırım yapma yerine kırma taş dökmek şirketçe tercih olunursa o şekilde inşası için gerekli izin verilecektir. Sokakların zeminlerinin düzenlenmesine şirketçe lüzum görülürse yapılacak yeni şekil Şehremaneti tarafından kabul olunmadıkça icraata geçilemeyecektir. Tramvay arabaları ile yolun kenarında bulunan dükkân ve evlerin arasındaki mesafe ile diğer taraftan ötcki arabaların geçişine zarar vermemek için bırakılacak mesafenin uzunluğu Şehremaneti'nce belirlenecektir. Osmanlı Hükümeti, her ne surette olursa olsun tramvay yolunu değiştirmek istediği takdirde yapılacak masraf devlete ait olacaktır.

Dördüncü Madde: Tramvayın geçeceği yolları, demir çubukların konulacağı ve durakların yapılacağı yerleri etraflıca belirleyen mükemmel bir harita, masrafı kendine aıt olmak üzere şirketçe hazırlanıp hükümete takdim edilecektir. Haritada beher metre iki milimetre olarak gösterilecektir. Haritaların takdiminden sonraki 6 ay zarfında masraflar tamamıyla hükümete ait olmak üzere yollar en az 12 arşın olacak şekilde genişletilip şirkete teslim edilecektir. Yalnız aşağıda belirtilen on bir sokağın eni 12 arşından az olabilecektir. Bu sokaklar şunlardır: Hamidiye Medresesi'nden Hamidiye Türbesi köşesine kadar Hamidiye Caddesi, Salkımsöğüt köşesinden Soğukçeşme Karakolu'na kadar, Sultan Bayezit'de vaki Beylik fırından Hasanpaşa Karakolu'na kadar, Aksaray'da Validesultan Çeşmesi, Yusufpaşa Çeşmesi'nden Molla Gürani köşesine kadar, Şehremini Karakolu'ndan Topkapı'ya kadar, Yedikule Kapısı'ndan Mirahor Kilisesi'ne kadar, Mirahor Kilisesi köşesinden Merhaba köşesine kadar olan mahalde Uzunyol'dan Yokuşbaşı'na kadar, Bestan Camii'nden Langa yangın mahallinde bulunan keresteci köşesi ve buradan Aksaray'da Valide Çeşmesi'ne kadar.

Atlı tramvay Beyoğlu 6. Belediye Dairesi önünde

Şirket tramvay hattının çift yol olmasını arzu etmekle beraber bu konuda Şehremaneti'nin iznini almaya mecbur olacaktır. Şehremaneti çift yola izin vermezse, tayın edilecek yerlerde iki araba karşı karşıya geldiğinde geçebilmeleri için lüzumu kadar yedek demiryolu tesisine şirket izinlidir. Tramvay hattı için sokakların genişletilmesi işlemi hükümet tarafından gerçekleştirilmekle beraber, şirket de sözü edilen dört hattın gerek kaldırımlarını gerekse makadam olarak şosesini veya kaldırımların tamamını genişliği 20 arşın olmak üzere yeniden düzenleyecek ve tamiratını yapacaktır. Şirketin bu yükümlülüğü imtiyaz müddeti boyunca sürecektir. Şirket inşaatta Fransa'da geçerli yöntemleri uygulamayı taahhüt etmiştir. Bununla beraber şirket inşaat teknikleri açısından Şehremaneti'ne birkaç alternatif sunacak, bunlar arasında hangisinin uygun olduğuna Şehremaneti karar verecektir. Azapkapı'dan Tophane'ye ve Yenıköprü'den Bâbıâli'ye kadar olan yollar dört köşe yontulmuş taş ile muntazam usulde kaldırım yapılacaktır. Diğer kısımlar makadam olarak şose yapılacak ve yaya kaldırımları dahi üç arşından fazla olmamak, tabii veya mamul düz kapak taşından olmak, kenarları sert taştan yapılmak üzere inşa edilecektir. Ahır, arabalık, fabrika ve şirketin malı olacak diğer yerlerin satın alınması şirkete ait olacaktır.

Beşinci Madde: Tramvay inşa edilecek yerlerin hiçbir yönden mahzur taşımadığı Şehremaneti tarafından muayene edilerek ruhsat verilmedikçe şirket inşaata başlayamayacaktır.

Altıncı Madde: Şirket, inşaat sırasında su ve gaz yollarına ve lağımlara zarar verildiği takdirde şirket bunları masrafı kendisine ait olmak üzere tamir edecektir. Ayrıca şirket, yolların temizliği ve suların akışının sağlanması için tramvay hattı zeminine gerekli suyolları yapacaktır.

Yedinci Madde: Tramvay hattının altından geçen su, gaz ve lağım yollarının tamirine şirket mani olmayacaktır. Bunların tamirinin gerektiği hükümet mühendisleri tarafından haber verildiği zaman lağımların kazılması veya diğer lüzumlu tamiratın yapılmasına şirket karşı çıkmayacak, yalnız tamir işleri bitince yolun eski haline döndürülmesi vazifesi Şehremaneti'ne ait olacaktır.

Fakat demir çubukların çıkartılıp tekrar yerine yerleştirilmesi ve bunun için yapılacak masraf her halükarda şirkete aittir. Lağımların kazılması sırasında tramvayın geçişine engel olmamak için yolun evvela bir tarafı açılıp demir çubuklar geçici olarak diğer tarafa konulacak ve açılan yer kapatıldıktan sonra demir çubuklar asıl yerlerine konulacak, bunun masrafı da şirkete ait olacaktır. Lağımlar şayet vaktinde kapatılmazsa veya açarken bir zarar verilip yaptırılmazsa şirket ilgili daireye resmen haber verecek, 24 saat zarfında yaptırılmadığı takdirde şirket tarafından tamir gerçekleştirilip bedeli ilgili daireden tahsil edilecektir.

Sekizinci Madde: Tramvay yollarıyla müştemilatı şirket tarafından daima iyi halde bulundurulacaktır.

Dokuzuncu Madde: Yolculara mahsus arabaların bir numunesi Şehremaneti'ne arz olunacaktır. Kabul edildiği takdirde her arabaya en fazla ne kadar yolcunun alınabileceği Şehremaneti tarafından tayin edilecektir. Her arabanın alabileceği yolcu miktarı içeriye okunaklı bir şekilde yazılacaktır. Kadınlara ayrı araba tahsis edilecek, Şehremaneti tarafından uygun görüldüğü takdirde, erkeklerin bineceği arabalarda kadınlara mahsus olmak üzere özel bir bölüm ayrılacaktır.

Onuncu Madde: Tramvay yolunun her hattı kıtalara bölünecek, her kıta mutena dört yol ağızlarıyla bağlantılı olacaktır. Yolculardan alınacak ücret dahi kıtalara göre olacaktır. Bir kıtanın başından sonuna kadar gitmeyip yolda binmiş müşterilerden de yine tam ücret alınacaktır. Adam başına alınacak ücret, beher bın metre mesafe için kırk parayı aşmayacaktır. Bu esas üzerine belirlenecek ücret tarifesi Şehremanetince kararlaştırılacaktır. Altı yaşından küçük olup anne veya babasının dizinde oturan çocuklardan ücret alınmayacaktır. Posta memurlarıyla kara, deniz ve zaptiye erleri -çavuşa kadar- asker elbiseleriyle bulundukları takdirde yarı ücret ödeyeceklerdir.

On Birinci Madde: On okkayı geçmeyip ayak arasında veya diz üstünde tutularak kimseyi taciz etmeyecek surette olan eşyayı müşteriler ücret vermeyerek yanlarına alabileceklerdir. Beyan edilen büyüklükten daha fazla olan yük 18 kıyyeye[41] kadar kabul edilip arabaların üzerine konacaktır. Yalnız bu yükler bir duraktan diğer durağa gitmek üzere kabul edilecek ve bunlardan müşteri için ödenenin yarı ücreti alınacaktır.

On İkinci Madde: Tramvay şirketi vasıtasıyla taşınacak eşyadan alınacak ücret, eşyanın cinsine ve gidilecek yerin mesafesine göre tayin olunup bu konuda gereken tarife Şehremanetince hazırlanacaktır. Hükümete ait eşya ve mühimmat nakli için şirket yarı ücret alacaktır. 1000 kıyyeden 1500 kıyyeye kadar olup parçalara ayrılması mümkün olmayan eşyadan yarım misli daha fazla ücret alınacaktır. Şirket, 1500 kıyyeden ağır eşyayı kabul etme mecburiyetinde değildir.

On Üçüncü Madde: Bır duraktan diğerine nakledilecek eşyadan ayrı olarak, o eşyanın durak harici bir yere gönderılmesi veya durakta muhafaza edilmesi gerekecek olursa, hamal ve mağaza kirası gibi masraflar ıçin ayrıca bir tarife tanzim edılecek, kabul edildığı takdirde ıcraata geçmek üzere hükümete sunulacaktır.

On Dördüncü Madde: Hatların her merkezi yerinde yolcuların ıstırahatlarını temin ile güneş ve yağmurdan korunmaları amacıyla en az yirmı kişilik durak yerlerini şirket inşa edecektir. Şirket, bu durakların her birine birer büyük saat koyacak ve şirketin ahalice bilinmesi gereken ilanları bu duraklara asılacaktır. Meydan ve geniş caddelerde şirket memurlarının barınmaları için Şehremaneti'nin tespit edeceği yerlerde şirket tarafından yeteri kadar kulübe inşa edilecektir.

On Beşinci Madde: Arabalar her merkez ve duraklarda duracağı gibi yolda giderken bir kişi binmek veya inmek istediğinde araba durmaya mecbur olacaktır.

---

41 Kıyye yuklaşık 1300 gram ağırlığında bir ağırlık birimidir.

On Altıncı Madde: Şirket, ahalinin ihtıyacını gidermeye yönelik olarak yeterli ve muayyen vakitlerde lüzumu kadar arabayı işletmeye mecburdur. Bundan başka, şehrin diğer yörelerini tramvay merkezlerine bağlayabilmek için şirket belirli mevkilerde omnibus işletebilecektir. Arabalar güneşin doğuşuyla işlemeye başlayacaklar ve gece yarısına kadar çalışacaklardır. Geceleri arabaların aydınlık olması için ön ve arka taraflarına renkli fenerler konulacaktır.

On Yedinci Madde: Şirket arabaların ne günden itibaren işlemeye başlayacağını, her duraktan saat kaçta hareket edeceğini, her merkez için alınacak ücretin mıktarını işletmeye geçmeden en az sekiz gün önce İstanbul gazeteleri ile ilan edecek, ayrıca duraklara asılacak Türkçe, Rumca, Ermenice ve Yahudice ilanlarla herkese duyuracaktır. Daha sonra hareket saatleri değiştiği takdırde, aynı usulle bu durum da halka ilan edilecektir.

On Sekizinci Madde: Şirket, dâhili idaresine veya arabaların hareket saatlerine ve miktarlarına dair bazı değişiklikler yapma gereğini duyarsa, uygulayacağı yöntemi Şehremaneti'ne iletecek ve alacağı izin üzerine icraata geçebilecektir.

On Dokuzuncu Madde: Şirket, Osmanlı Devleti'nin güvenlik ve yollar hakkında cari olan ve bundan böyle yürürlüğe girecek her kanununa tabi olacaktır.

Yirminci Madde: İmtiyaz müddeti sonunda şirket bu yolları bütün müştemilat ve edevatıyla beraber iyi halde olarak Osmanlı Devleti'ne terk edecektir. Şirketin makine ve menkul eşyaları, taraflarca tayin edilecek eksperlerin belirleyeceği fiyat devletçe kabul edildiği takdirde satın alınacaktır.

Yirmi Birinci Madde: Osmanlı Devleti şirkete verilmiş bu imtıyazı geri almak isterse aşağıda beyan edilen şartlar dâhilinde şirket imtiyazı terk etmeye mecbur olacaktır. İlk olarak; şirketin imtiyazını terk edeceği seneye değin geçmiş olan müddetinin son 7 senesinin safi geliri hesap edilecek, bundan hâsılatın en az olduğu iki senelik safi hâsılat çıkarılacak, kalan 5 senenin safi gelirinden beşte biri, imtiyaz süresinin bitimine kaç sene kalmışsa beher sene için söz konusu beşte birlik miktar hükümet tarafından şirkete ödenecektir. Fakat hiçbir şekilde, 5 senelık varidatın beşte biri, imtiyazın geri alındığı senenin safi gelirinden aşağıda olamayacaktır. Bir de, tramvayların işlemeye başlamasının üzerinden 20 sene geçmedikçe imtiyazın geri alınması söz konusu olmayacaktır. Şirketin eşya ve edevatının bedeli yirminci maddede beyan edildiği şekilde belirlenip ayrıca şirkete ödenecektir. Yalnız söz konusu meblağın senelik % 6 faiz ve % 2 anapara akçesi ki, toplam % 8 hesabıyla kaç kuruşa baliğ olursa şirkete senelık verilecek temettü bedelinden tenzil olunacaktır.

Yirmi İkinci Madde: İkinci maddede beyan edilen müddet içinde şirket inşaatı bitiremediği veya mukavele hükümlerini yerine getiremediği takdirde, inşasına başladığı hattın bitmekle beraber işlemeye başlamamış kısmının imtiyazından mahrum olacaktır. Bundan ayrı olarak, bir hattı tamamlayıp işlemeye başladıktan sonra, herhangi mücbir bir sebep olmaksızın aralıksız 20 gün işletme yapmazsa, işlemeyen bu kısmın imtiyazını da kaybedecektir.

Yirmi Üçüncü Madde: Tramvay hatları için gerekli olan taban ve demir çubuklar ile miktarı Şehremanetince belirlenecek taş, çimento, araba, koşum ve araba beygirleri ilk defa için gümrük vergisinden muaf tutulacaklardır. Ondan sonra getirilecek her malzemenın gümrük vergisi şirketçe ödenecektir. Tramvayın arabaları, hayvanları ve inşa edilecek ahırlar vergiden muaf olup, imtiyaz haricinde işleteceği omnibüs ile hayvanlar için Şehremaneti tarafından bu nevi araba ve hayvanlarla ilgili olarak belirlenmiş vergiyi ödemeye mecbur olacaklardır.

Yirmi Dördüncü Madde: Şirket ıstıhdam edeceği hademe ve amelenin seçiminde muhtar olup yalnız şirketin idaresi ve imtiyaz hukukunun icrası için bulundurulacak memurlardan hariç olanların tamamı Osmanlı Devleti tebaasından olacaktır. Şirket idare heyeti, Osmanlı Devleti'nde mevcut ve gelecekte yapılacak bütün kanun ve nizamlara tabi olacaktır. Dikkatsizlikten dolayı meydana gelebilecek kazalardan şirket sorumlu tutulacaktır.

Yirmi Beşinci Madde: Şirketin yapacağı inşaatı ve imtiyaz gereği işleteceği tramvay yollarını teftiş ve muayene etmek üzere Şehremaneti tarafından özel memurlar tayin edilecektir. Bununla ilgili olarak devletçe yapılacak masraflara karşılık olmak üzere şirket Şehremaneti'ne senede 100 Osmanlı Lirası ödeyecektir.
Yirmi Altıncı Madde: İşbu şartname ve mukavelename hükümlerinin yerine getirilmesinden veya ihtiva ettiği manadan dolayı Şehremaneti ile şirket arasında meydana gelebilecek bütün anlaşmazlıklar ve davalar taraflarca eşit sayıda tespit edilen hakemlerden oluşan komisyonda görülecektir. Bu hakemlerin verecekleri karar temyize gitmeyip derhal tatbik edilecektir. Komisyonda karar alınamazsa konunun çözümlenmesi için Şura-yı Devlet Muhakemat Dairesine başvurulacaktır.

Mukaveleden de anlaşılacağı üzere, Karapano Efendi kuracağı şirket vasıtasıyla, zarar ve ziyanı kendine ait olmak üzere, Azapkapı'dan başlayarak Galata, Tophane, Beşiktaş ve Ortaköy'e ulaşacak birinci hattı; Eminönü'nden başlayıp Bâbıâlı ve Soğukçeşme'den geçerek Divanyolu caddesi ile Aksaray'da Yusufpaşa çeşmesine kadar uzanacak ikinci hattı; Aksaray'da ikinci hattan ayrılarak Samatya ve Yedikule'ye gidecek üçüncü hattı ve en nihayetinde ise Aksaray'dan Topkapı'ya ulaşacak dördüncü hattı inşa edecekti.

Mukavele yapıldıktan sonra Karapano Efendi, 18 Şubat 1870 tarihinde İstanbul Tramvay Şirketi'ni kurdu[42] (1881'den sonra Dersaadet Tramvay Şirketi olarak anılacaktır). Şirketin kuruluş sermayesi 400 bin lira idi. Bu sermaye, beheri 20 lira olmak üzere 20 bin hisseden oluşuyordu. İstanbul Tramvay Şirketi nizamnamesinin birinci maddesine göre teşkil edilen kurucu idare heyeti şu kişilerden oluşuyordu:

Başkan: Karapano Efendi
İkinci Başkan: Mösyö Le Compte A. De Camondo'nun temsilcisi D. Fernandez
Üyeler: Osmanlı Bankası temsilcisi E. Deveaux, Şirket-i Umumiye-i Osmaniye temsilcisi O. Ullman, Hristaki Zografos Efendi, Zarifi Efendi.
Şirket Müdürü: Leval Efendi

Şirket nizamnamesinde öngörülen diğer bazı hususlar şunlardı:

-Şirket "İstanbul Tramvay Şirketi" ismiyle yâd olunacaktır.
-Şirketin merkezi ve ikametgâhı İstanbul'dur.
-Şirketin imtiyaz süresi ferman-ı âli tarihinden itibaren 40 senedir.
-Şirketin idaresini altı üyeden oluşan bir meclis yerine getirir.
-İdare meclisi üyeleri genel kurul tarafından seçilir. Görev sureleri üç yıldır. Üyelerin üçte biri her yıl yenilenir. Bir üye yeniden seçilebilir.
-İdare meclisi azasından her biri seçilme tarihinden itibaren 15 gün zarfında ve görevine başlamadan evvel yüz hisseyi şirketin sandığına teslim edecek, bu işlemi yapmayan üye görevine başlayamayacaktır.
-İdare meclisi ihtiyaç duyulduğunda toplanır. Bu toplantıların ayda en az iki defa olması gerekir.

---

42 La Gazette Financiere, 26 Mai 1914. Tramvay Şirketi'nin oluşturulması ile, İstanbul'da şehiriçi toplu kara ulaşımını gerçekleştirecek ilk müessese kurulmuş oluyordu. Bu sebeple İstanbul Tramvay Şirketi bugünkü İETT'nin nüvesini teşkil eder.

Atlı tramvay, arabalar ve yayalar içiçe

ATLI TRAMVAYIN İNŞA FAALİYETLERİ VE İŞLETMEYE GEÇİŞ

Tramvay hattının öncelikle Galata-Ortaköy arasındaki kısmının işlemeye başlaması uygun görülmüştü. Bu sebeple yollar üzerindeki düzenlemelere öncelikle bu hat üzerinde başlandı. Burada genişletilmesi gereken üç mevki bulunuyordu. Bunlardan ilki Galata'da Çeşmemeydanı ile Galata Bedesteni arası idi. İkinci olarak Beşiktaş muvakkithanesi yanındaki Paşa Mahallesi meydanında yer alan bazı evlerin istimlakı gerekecekti. Genişletilmesi gereken üçüncü mevki ise, Çırağan Sarayı bitiminden Ortaköy iskelesi köşesine kadar olan bölüm idi. Galata'daki genişletme çalışmaları için 700 bin kuruşluk bir masraf gerekmekteydi. Galata'daki Mahmudiye Caddesi, her ne kadar yolların 12 arşın genişletilmesi mukavele gereği ise de, 10 arşın olacaktı[43]. Çünkü bu caddenin deniz tarafındaki Kılıç Ali Paşa ve Yeni Cami sokakları 3 sene önce genişletilmiş bulunuyordu. Dolayısı ile bu sokaklara trafiğin bir kısmı aktarılabilirdi. Özellikle, Tophane ile köprü arasında işleyen arabalar bu sokaklardan geçirilecek, bu durumda Mahmudiye Caddesindeki izdiham azalacak, bu cadde sadece tramvayın geçişine tahsis edilecekti[44]. Bu sayede Galata'daki sokak düzenleme çalışmaları için uzun bir süre kaybedilmeyecekti.

---

43 Bu hususla ilgili olarak şirketle ek bir mukavele yapılmıştı. 25 Mart 1871 tarihli bu ek mukavelede değinilen hususlar şunlardır: "Galata'da bulunan Mahmudiye ve Topçular caddeleri halen onar arşın enında bulunduğundan, bu caddelerin şartnamenin dördüncü maddesi gereği devletçe genişletilmesine kadar hükmü cari olmak üzere şirket ile hükümet geçici olarak şu kararı almışlardır. Galata'daki Mahmudiye ve Topçular caddelerinde tramvay arabalarının geçişine engel çıkmaması için, tramvayın işlediği saatlerde sırık hamalı, yük arabası, yüklü hayvan ve hayvan sürüsü geçemeyecek, sadece adi binek arabası, binek hayvanları ve yüklü hamallar geçebilecektir. Tramvayların işlemediği saatlerde ise, geçişi yasaklanan sırık hamalı, yük arabası, yüklü hayvan ve hayvan sürüsü Mahmudiye ve Topçular caddelerinden geçebilecektir. Tramvay Şirketi bu caddelerde bulunan ev, mağaza ve dükkanların nakliyatını kendi arabalarıyla, muayyen zamanlarda münasip bir fiyatla ve gerekli kolaylıkları göstererek gerçekleştirecektir. Bu caddelerden tramvay işlerken geçmeleri yasak olan hayvan ve arabaları takip etmek, geçişlerini men etmek üzere Şehremaneti tarafından lüzumu kadar memur tayin edilecektir".

44 BOA, ŞD, no.674/14.

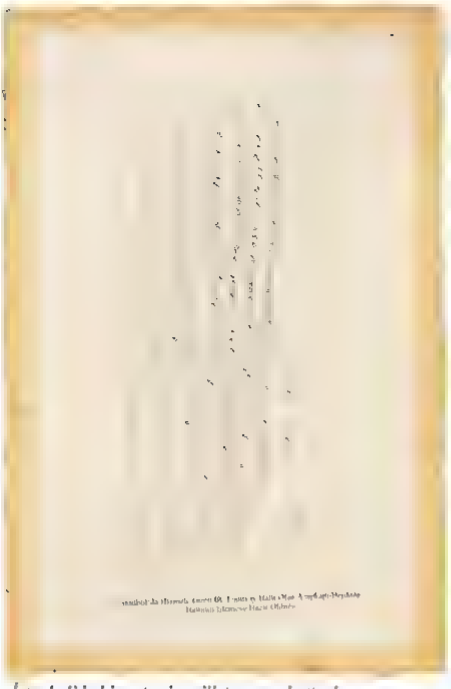
Galata-Ortaköy hattı dışında, şehrin İstanbul tarafında yapılacak hatlar için de bir takım istimlakların gerçekleştirilmesi gerekiyordu. İstanbul tarafında işleyecek tramvayların başlangıç noktası Eminönü'nde Şehremaneti karşısındaki tavukçu dükkânının önü idi. Buradan Ayasofya Meydanı, Sultan Beyazıt'ta Buğdaycılar Kapısı ve Hasan Paşa Karakolu istikametiyle Aksaray'a ulaşılacaktı. Aksaray'dan bir hat Yusufpaşa ve Şehremeni yoluyla Topkapı'ya gidecek, diğer bir hat da Cellâtçeşmesi yakınında Sorguççu Sokağı başından başlayarak Samatya caddesinden geçecek, Yedikule'de aşçı dükkânı önünde sona erecekti. Buralarda yolların genişletilebilmesi için bazı evlerin kesilmesi, bazılarının da yıkılması gerekecekti. Bu yollar üzerinde yapılan keşif sonucu köprünün başından Aksaray Hasan Paşa Karakolu'na kadar olan hat üzerinde yapılacak genişletme masrafı 1 milyon 245 bin kuruş olarak hesap edilmişti. Aksaray-Topkapı arasında 2 milyon 72 bin kuruş, Cellât çeşmesi Yedikule arasında ise 1 milyon 640 kuruşluk genişletme harcaması yapılacaktı. Buralarda istimlâk edilecek evlerin bedeli de dâhil edildığında devletin yapacağı masrafın toplamı hatların tamamı için 5 milyon 883 bin kuruş olacaktı[45].

Bu hesaplamalardan sonra,1870 Mart'ında şirketın hazırladığı tramvay hattı haritaları ve istimlâk planları onaylandı[46]. Nisan ayı içinde Galata'da Arapçarşısı ve Çeşmemeydanı arasındaki sokakta yolların düzenlenmesi çalışmalarına başlandı[47].

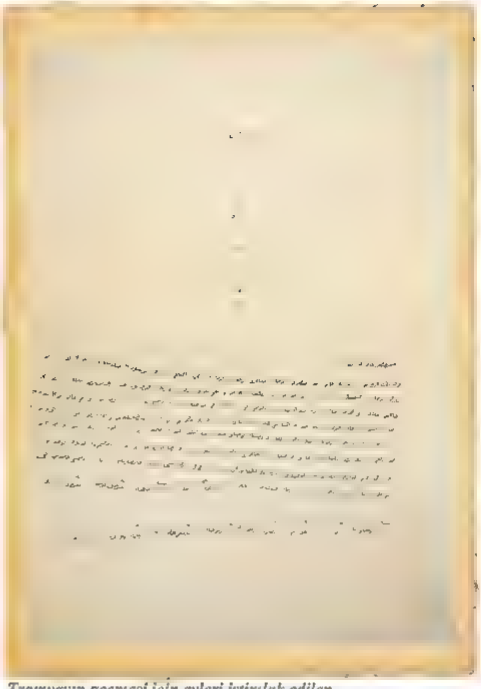
Mukavele gereği, yol düzenleme masrafları hükümete aitti. Haritaların tesliminden itibaren 6 ay içinde yolların hazır hale getirilmesi gerekiyordu. Yine mukaveleye göre birinci ve ikinci hatlar (Azapkapı-Ortaköy ve Eminönü-Aksaray) imtiyaz tarihinden itibaren 2 sene; üçüncü ve dördüncü hatlar (Aksaray-Yedikule ve Aksaray-Topkapı) ise, 4 sene zarfında tamamlanacaktı. Bu dört hattın toplam tevsiat masrafı 5 milyon 800 kuruş tutarında idi. Hükümet bu miktarı biraz azaltabılmek için tevsiatın peyderpey yapılmasının, yani birinci ve ikinci hatlar açıldıktan sonra üçüncü ve dördüncü hatların tevsiatına geçilmesinin daha uygun olacağı kanaatine vardı. Aksi halde dört hattın aynı anda genişletilmesi fazlaca emek ve para sarfına yol açacaktı. Kumpanya ise hatların hepsini birden ikmal etmek istedığı şeklinde bir beyanda bulunmuş ve yolların bir an önce teslimini istemişti. Bu durumda şöyle bir tereddüt belirdi. Yolların genişletilmesi yapıldıktan sonra özellikle 4 yılda bitirilecek hatlarda, kumpanya hiçbir faaliyete geçmezse hem yollar karışık bir halde kalacak, hem de yapılan bırçok masraf boşa gidecekti. Bu sakıncayı gidermek amacıyla kumpanyadan, üçüncü ve dördüncü hatların, gerekli 4 seneyi beklemeden inşaatı bitireceği konusunda taahhüt alınarak yolların tamamının genişletilmesi kararına varıldı. Bu çerçevede, Osmanlı Hükümeti 5 milyon 800 bin kuruş tutarında bir masraf yaparak yollardaki gerekli düzenlemeleri tamamladı ve şirkete teslim etti[48].
Bu şekilde hızlanan inşaat yolların genişletilmesi ve taban döşeme çalışmaları şeklinde devam etti.

---

45 BOA, ŞD, no.674/16, lef 1.
46 Levant Herald, 25 Mart 1870.
47 Levant Herald, 11 Nisan 1870.
48 BOA, İrade Meclis-i Mahsus, no. 1592. Aslında yolların düzenlenmesi için yapılan masraf Şehremanetinin bütçesini aşıyordu. Bu maliyetin karşılanması kolay olmadı. Bu sebeple özellikle istimlâk bedelleri ancak borçlanmak suretiyle temin edilebildi. Bkz. BOA, A.MKT. MHM, no. 443/88. Bununla beraber 1873 Mart'ına gelindiğinde hala paralarını alamamış hak sahipleri vardı. Bunlar arasında yer alan Karaköy Topçular Caddesindeki mülk sahipleri sıkıntılarını bir dilekçe ile Şehremanetine duyurdular. Buna göre mülklerinin karşılığı olarak kendilerine iki sene önce bir belge verilmiş, bu süre içinde sürekli Şehremanetine gidip geldikleri halde hiçbir şey alamamışlardı. Hallerinin perişan, çocuklarının aç olduğundan bahseden alacaklılar bir an önce kendilerine ödeme yapılmasını istemekteydiler. Bkz. BOA, ŞD, no. 677 4. İşte bu tür ödemeler hep borçlanma suretiyle yerine getirildi. Bundan dolayı kaynak yetersizliği çeken Şehremaneti zaman zaman tamir gerektiren şehir yollarının yapımında da hep güçlükler çekti.



İstanbul'da hizmete giren ilk tramvay hattı olan Azapkapı-Beşiktaş hattının işlemeye hazır olduğu



Tramvayın geçmesi için evleri istimlak edilen Karaköy sakinlerinin şikayet dilekçesi

1870 Ekim'inde Azapkapı'dan Yorgancılarbaşı'na kadar olan 1000 arşınlık bir mesafeye ulaşılmıştı[49]. İstanbul tarafında ise 1870 Kasım'ında Ayasofya civarına kadar varılmıştı[50]. Bu çalışmalar devam ederken 1870 Kasım'ında Galata'da Mahmudiye Caddesi ve Çeşme Meydanı arasındaki alanda ilk demir çubukların yerleştirilmesine de başlanmıştı[51].

Azapkapı-Beşiktaş hattının çalışmaları 1871 Haziran'ında tamamlanarak bir ay boyunca deneme seferleri gerçekleştirildi. Böyle önemli bir eser meydana getirdiği için ve ayrıca şevk ve gayretini arttıracağı da düşünüldüğünden Karapano Efendi'nin taltif edilmesinin uygun olacağı kararıyla kendisine üçüncü rütbeden bir kıta Mecidiye nişanı verildi[52].

Hat boyunca Azapkapı Karaköy, Kabataş ve Beşiktaş'ta olmak üzere dört adet durak ve bekleme salonu inşa edilmişti[53]. Tramvay, durakların dışında durmayacaktı.

49 Levant Herald, 25 Ekim 1870.
50 Levant Herald, 25 Kasım 1870.
51 Levant Herald, 12 Nisan 1872 (genel kurul raporundan).
52 BOA, İ.DH, no. 44205.
53 Şirketin yapmış olduğu bu duraklara daha sonra Şehremaneti karşı çıkmış ve yıkılmalarını istemiştir. Beşiktaş'taki durak garip bir tarzda inşa edildiği gibi, Azapkapı, Karaköy ve Kabataş durakları yaya kaldırımı üzerinde yapılmıştı. BOA, ŞD, no. 678/21. Şehremaneti sonraki yıllarda bunların yıkımı için şirketi zorlumuşsa da bir sonuç alamamıştır. Şirket önce ebniye nizamnamesini gerekçe göstererek yıkım yapmaktan kaçınmış sonra da zaman aşımını ileri sürerek bu durakların mevcudiyetinin devamını sağlamıştır. Bkz. BOA, ŞD, no. 681/25.

Bununla beraber, Londra, Paris ve Viyana gibi Avrupa şehirlerinde de görüldüğü üzere, tramvay hareket halinde iken binenlerin olacağı da farzediliyordu. Yol tek hat olduğundan, aksi yönden gelen tramvayların karşılaşacağı yedi korozman noktası yapılmıştı.

Tramvay vagonlarının seçimi konusunda bir tereddüt yaşanmıştı. Şirket bu konuda tecrübeli olmadığı gibi halk için ne tür vagonların elverişli olacağı konusunda henüz karar verilmemişti. Bu sebeple Avrupa'nın çeşitli şehirlerinde işlemekte olan tramvay arabalarının vagonları incelendi. Sonuçta Viyana'da işleyen vagonların en uygun oldukları kanaatine varıldı ve vagonlar Viyana'ya ısmarlandı. Bunlar 18 yolcu taşıyacak şekilde yapılacaktı. Vagonların bir kısmı 1871 Mayıs'ında İstanbul'a getirildi. Vagonları çekecek atlar katana adı verilen Macar atları idi[54]. Bunlar iri yarı, güçlü kuvvetli, iklime çabuk alışan, yeteri kadar beslendiğinde ve özenli bakıldığında uzun süre çalışabilecek tam bu iş için yetiştirilmiş hayvanlardı[55]. 12 Haziran'da Macaristan'dan ilk parti olarak gelen 66 at Beşiktaş deposundaki ahırlara yerleştirildi.

Azapkapı-Beşiktaş hattı 31 Temmuz 1871 tarihinde açıldı. Bu münasebetle Tophane'de düzenlenen büyük törene, hastalığı sebebiyle hazır bulunamayan Sadrazam Âli Paşa'yı temsilen Şura-yı Devlet Reisi Kamil Paşa başta olmak üzere, Hüseyin Avni Paşa, Ethem Paşa ve öteki devlet ileri gelenleri, yabancı ülke elçileri, ticari ve mali çevrelerden birçok zevat katılmıştı. Bunaltıcı yaz sıcağına rağmen, tören alanında çok kalabalık bir halk topluluğu da birikmişti[56].

Böylece İstanbul'un ilk atlı tramvayı hizmete girmiş oluyordu. Düzenlenen tarifeye göre her sabah ilk tramvay 6.30'da Beşiktaş'tan hareket edecek, son tramvay ise akşam 19.20'de Azapkapı'dan kalkacaktı. Her iki yönde 20 dakikada bir sefer yapılacaktı. Tramvayla yapılacak yolculuklarda alınacak ücretle ilgili olarak tespit edilen yöntem, yolcu ve kilometre başına 1 kuruş alınması şeklindeydi. Bu durumda Galata ile Ortaköy arasında 6 kuruş, Eminönü ile Aksaray arasında ise 3,5 kuruş ücret alınması gerekecekti. Fakat bu ücret o dönemin şartlarına ve insanların alım gücüne göre çok yüksekti. Bu sebeple ücret tarifesi uygun bir hale getirildi. Buna göre birinci mevki yolculuklarda Azapkapı veya Beşiktaş'tan Kabataş'a kadar 40 para, hattın tamamı için 80 para alınacaktı. İkinci mevkide bu ücretler yarı yarıya daha azdı[57].

Öte yandan, yapımı sürmekte olan Eminönü-Aksaray hattı da 1871 Ekim'inde tamamlanmış ve deneme seferlerine başlanmıştı. Bu hat da 14 Kasım 1871 tarihinde hizmete girdi. Tramvay her 10 dakikada bir hareket edecekti. Yol boyunca 8 durak yeri tespit edilmişti. Bunlar: Eminönü, Sirkeci, Bâbıâli, Sultanahmet, Sultan Mahmut Türbesi, Beyazıt, Laleli ve Aksaray şeklinde idi. Birinci mevki yolculuklarda, her iki yönden Sultan Mahmut Türbesi'ne kadar olan yarı yol için 1,5 kuruş, tam yol için 2 kuruş alınacaktı. Bu ücretler ikinci mevki için 1 ve 1,5 kuruş şeklinde idi[58].

Tramvay hizmete girdiği andan itibaren büyük rağbetle karşılandı. Yeni bir ulaşım aracı olmasından dolayı halkın merakını çekmesi tabii idi. Ancak esas olarak, diğer nakil vasıtalarına göre nispeten ucuz olması sebebiyle tercih edilıyordu Öyle kı, Azapkapı-Beşiktaş arasında çalışan tramvay arabaları yetersiz kalıyordu. Özellikle Tophane veya Kabataş'a gelindiğinde, vagonlarda yer bulmak mümkün olmuyor, insanlar balık istifi olmuş bir şekilde üst üste seyahat etmek zorunda kalıyorlardı[59].

---

54 Levant Herald, 1 Temmuz 1871.
55 Levant Herald, 12 Nisan 1872 (genel kurul raporundan).
56 Levant Herald, 1 ve 4 Ağustos 1871
57 Levant Herald, 29 Temmuz 1871
58 Levant Herald, 16 Kasım 1871
59 Levant Herald, 26 Eylul 1871; Ertan Ünal, "İlk Tramvay Son Tramvay", Hayat Tarih Mecmuası, Kasım 1968, s. 68.

Bu durum genel bir şikâyete yol açınca tramvay arabalarına oturulacak yer kadar yolcu alınmaya başlandı. Ayrıca durak yerlerinde, boyunları torbalı birer memur bulunduruluyordu. Bunlar inen yolcuların biletlerini topluyorlardı. Böylece inip binişlerde de belirli bir düzen sağlanmış oluyordu[60]. Bu günlerde tramvaya binerek bir yolculuk yapan Basiret gazetesi sahibi Ali Efendi'nin izlenimleri hayli ilginç. Ali Efendi yolculuğunu şöyle anlatıyor:

"Geçen Çarşamba günü Karaköy durağından tramvay arabasına bindim. Aman ne güzel şey, ne rahat, ne ucuz... Azapkapısı'ndan Beşiktaş'a kadar uzanan yola hiçbir diyeceğim yok. Vakıa Bahçekapısı'ndan dolaşa dolaşa Aksaray'a giden yola da bir diyecek bulunamaz. Fakat evvelemirde arabaları çekecek olan beygirlere bir çare bulunmalıdır. Çünkü beygirlerin İstanbul tarafındaki biraz yokuşluca yollarda çok zorlanacakları bellidir. Bunlar için bir tedbir düşünülmelidir. Hülasa-i kelam tramvay şirketinin şehrimizin ulaşımı için getirdiği kolaylığa şükredıp giderken Fındıklı'yı geçtik, Kabataş'a yaklaştık, birden kulağıma bir düdük zırıltısı geldi. Meğer düdüğü biletçi çalmış... Acaba araba niye durdu diye ayağa kalkar kalkmaz içeriye bir herif girerek "Ağalar, beyler, efendiler dışarı!" kumandasını verdi. Sebebini sormaya vakit yok. Herkesin tereddütsüz çıktığını gördüğümden ben dahi dışarı çıktım. İki herif bizi birer birer sayarak on sekiz kişi olduğumuzu gördükten sonra biri diğerine ve sonradan anladığıma göre müfettiş biletçiye "Sen on üç bilet satmışsın hâlbuki işte yolcu on sekiz" diye bağırınca diğeri "Canım beş yolcu Tophane önünden atlayıp bindiler" şeklinde kendini savundu. Bu gibi haller kumpanyayı ayıplamak için bir sebep değildir. Zira kumpanya biletçilerin şu halinden haberdar olmadığından bunu menetmeye şimdiye kadar bir mecburiyet görmemişti."

Görüldüğü üzere tramvaylar çalışmaya başladıkları andan itibaren gerek yolcusu gerekse çalışanı ile bir takım uygunsuzlukların muhatabı olmaya başlamışlardı bile. Tramvaylar ilk zamanlarda düzenli ve ayakta yolcu almadan çalışmışlarsa da, bu ulaşım aracına olan rağbet devam edeceğinden, haddinden fazla yolcu taşıyan tramvay arabalarına ileriki dönemlerde de her zaman rastlanacaktır[61].
Basiretçi Ali Efendi'nin tramvayların işlemeye başlamasından duyduğu memnuniyet biraz da diğer bazı ulaşım vasıtalarının pahalı ve aynı zamanda pek de rahat olmamasından kaynaklanıyordu. Bununla ilgili olarak gazetesinde yazdıklarını okuyalım:

"Dünkü gazete nüshasında tramvay şirketinin vermiş olduğu ilanı okudum. Fevkalade memnun olarak arabaların işleyeceği yola gittim ve tramvayların gelip geçtiğini gördükçe memnuniyetim bir kat daha arttı. Nasıl memnun olmayayım ki? Geçen gün Bahçekapısı'ndan Aksaray'a gidip gelmek ve nihayet bir saatten fazla durmamak üzere bir hayvana binmek icap etti. İşte o malum ya bizim kira beygirlerinin hali. Bir müşteriyi görür görmez ekmek yağmasına gıder gibi insanın üzerine hücum ederek yaka paça her ne ise güç hal ile on yedi kuruşa pazarlık edip beygire binip Aksaray'a gidip geldim. Fakat o mahut beygirlerin hali malum ya, ağrımadık hiçbir kemiğim kalmadı desem yalan söylememiş olurum. İşte bizim hem bu kadar paramız gitti. Ve hem de üç dört gün fena halde vücudumun ağrılarını çektim.

60 İstanbul Mektupları, s.50

61 İstanbul halkının tramvaylara göstermiş olduğu rağbetin bazı çevreleri şaşırttığı anlaşılmaktadır. Nitekim buna dair La Turquie gazetesinde çıkan bir yazıda, Türklerin böyle yeni icat edilmiş şeylere karşı çıkmaları beklenirken, herkesten fazla rağbet etmelerinin şaşkınlıkla karşılandığından söz edilmişti. Basiretçi Ali Efendi, Türkleri aşağıladığını düşündüğü bu ifadelere karşı gazetesinde şunları yazmıştı: "Fransızca gazete! Sen Türkleri niçin böyle kendin gibi batıl itikatlı zannediyorsun. Hem bunda şaşacak ne var? Aslında, Türkler taassup sahibi olduklarından böyle şeyler istemez demek istiyorsun. Ne kadar batıl fikirlere saplanmışsın, tarif olunamaz. Senin kafanda canlandırdığın Türk insanı bu topraklarda hiçbir zaman olmadı ve olamaz da". Bkz. İstanbul Mektupları, s.78-79. Basit gibi görünen bir tramvayı benimseyip benimsememe olayı aslında Avrupalıların Türklere bakış açısını yansıttığı gibi, Basiretçi Ali Efendi'nin cevabı da o yıllarda Türklerin teknolojiye ne kadar açık ve yeni keşfedilen her türlü icadı kolaylıkla benimsemeye ne kadar hazır olduklarını göstermektedir. Nitekim tramvayla paralel olarak İstanbulluların hayatına giren metro (Tünel) ve tren de Türkler tarafından aynı coşku ile benimsenmiş ve rağbet görmüştür. Bunu için bkz. Vahdettin Engin, Tünel, İstanbul 2000; Vahdettin Engin, Rumeli Demiryolları, İstanbul 1993.

Demek isterim ki, ülkemizde ecnebilere muhtaç olmayarak böyle şirketlerin zuhuruyla -tramvay şirketi hissedarlarının tamamı Osmanlı uyrukludur- insanlar için kolaylıklar sağlandığında, ahalimizin en küçüğünden en büyüğüne değin rağbet ve kadrini bileceklerinde asla tereddüt olmaz. Çünkü bu arabalar ile insan hem rahat gider hem de ücreti gayet ehvendir. Bu sebeple tramvay yollarının ileride daha çoğalacağı ve bu sayede sokakların da intizama kavuşacağı şüphesizdir"[62].

Gerçekten de tramvayların gördüğü rağbet beklenenin üzerindeydi. 31 Aralık 1871 tarihi itibariyle Azapkapı-Beşiktaş ve Eminönü-Aksaray hatlarında çalışan atların sayısı 221'i buluyordu. 1871 yılı içinde hizmete açılan hatlardan Galata-Beşiktaş arasında 5 ayda 721.957 yolcu Eminönü-Aksaray hattında ise 42 günde 154.364 yolcu taşındı. Toplam 876.321 yolcudan 1.072.495 kuruş gelir elde edildi[63].

5 Şubat 1872 tarihinde Beşiktaş-Ortaköy hattı hizmete açıldı. 14 Ağustos 1872'de ise Aksaray-Yedikule arasında tramvaylar işlemeye başladı. Buradaki ara duraklar Samatya, Ağahamam, Etyemez ve Davutpaşa idi. En nihayetinde ise Aksaray-Topkapı hattının çalışmaları 1872 Aralık ayında tamamlandı. Burada Aksaray'dan Topkapı'ya kadar olan seyahatlerde birinci mevki 80, ikinci mevki 60 para olarak tespit edildi. Askerlerden ikinci mevkide bulunmak şartıyla 20 para alınacaktı[64]. Aksaray-Topkapı hattı 14 Ocak 1873 tarihinden itibaren hizmete girdi[65]. Bu hatların işleyişini denetlemek üzere Galata tarafına Rıfat Efendi, İstanbul tarafına ise Refik Efendi komiser olarak tayin edildiler[66].

Böylece Karapano Efendi'nin yapımını üstlendiği İstanbul'un ilk atlı tramvay hatları tamamlanmış oluyordu. Azapkapı-Ortaköy 6040, Eminönü-Aksaray 3730, Aksaray-Yedikule 3600, Aksaray-Topkapı hattı ise 2600 metre uzunluğunda idi. Dört hattın inşası için toplam 13.785.254 kuruş masraf yapılmıştı. Çalışmalar planlanan süreden 8 ay önce bitirilmişti. Bu neticenin alınmasında şüphesiz, tramvayın işlemeye başladığı ilk andan itibaren iyi gelir getirmesi önemli rol oynamıştı[67]. Hatları ne kadar erken bitirirse gelirinin o kadar artacağını düşünen tramvay şirketi bu konuda acele etmişti.

---

62 İstanbul Mektupları, s.78.
63 Levant Herald, 12 Nisan 1872 (Genel Kurul Raporundan).
64 BOA, ŞD, no. 676/12.
65 La Turquie, 17 Mart 1873.
66 BOA, ŞD, no. 677/76.
67 Şirketin hesaplamalarına göre İstanbul'da yolcu başına 1873 yılında 24 sent, 1874'de ise 21,2 sent gelir elde edilmişti. Bu rakamlar aynı dönemde Londra tramvayları için 22 sent, Brüksel ve Humburg için 25 sent, Viyana için 26,5 sent olmuştur.

Atlı tramvay deposu

14 Numaralı atlı tramvay Dolmabahçe'de

ATLI TRAMVAYLARIN ÖZELLİKLERİ VE İŞLEYİŞLERİ

Atlı tramvayların belli başlı özelliklerine değinirken, önce atlar üzerinde durmak gerekir. Dış ülkelerden, bilhassa Macaristan ve Avusturya'dan getirilen bu atlar, iri yarı, katana tipindeydi. Tramvaylara koşulan at sayısı çalıştırıldıkları hattın düz yahut yokuşlu olmasına göre 2 ila 4 arasında olarak değişir, ancak bazen bu da kâfi gelmediğinden şehrin inişli, çıkışlı yerlerinde, yokuş başlarında yapılan küçük ahırlardan takviye at almak yoluna gidilirdi. Tramvay buraya geldiği zaman kısa bir mola verilir ve yokuşun meyline göre tek veya çift at ilave olarak koşulduktan sonra yokuş çıkılırdı.

Şirketin ilk kuruluş yıllarında özenle bakılan bu atlar daha sonraları, çok çalıştırıldığından, kısa zamanda yıpranmaya, iş görmez hale gelmeye başladılar. Açlıktan gözü donmüş, aşırı çalışmaktan kemikleri çıkmış biçare hayvancıkların yokuş başlarında yokuşu çıkamayıp kapaklanmaları, sürücünün, vardacının bütün çabalarına rağmen yerlerinden kalkmayışları, giderek mizah konusu olmaya başlamıştı[68].

[illegible] cılara aitti. Bir tramvayın üç kişiden oluşan personelinin (sürücü, biletçi, vardacı) en ilgi çekicisi olan vardacıların görevi, [illegible] dana gelmesi ihtimal dâhilin[illegible] her hangi bir kazayı önlemekti.”

Tramvay vagonları, yazlık ve kışlık olmak üzere iki tür oluyordu. Kışlık vagonlar kapalıydı. Yolcular pencere kenarında boydan boya uzanan karşılıklı iki sıraya oturarak yolculuk ederlerdi. Yazlık vagonların ise yanları açıktı ve oturulacak yerleri de okul sıraları gibiydi. Kapı ve ortada geçit yoktu. Yan tarafta boydan boya uzanan bir basamak, yolcuların rahatça inip binmesini sağlar, biletçiler de bu basamakta dolaşarak bilet keserdi. Atlı tramvayın çalışmaya başladığı ilk yıllarda Beşiktaş hattında yolcu fazlalığı yüzünden çift katlı tramvaylar işletiliyordu. Vagonun içinden beş-on basamaklı bir merdivenle çıkılan üst kat, tenteli ve açıktı.

Hatlara gelince, atlı tramvayın ilk işlediği hatlar tek olarak döşenmiş, belli yerlerde karşılaşmayı önlemek için ayrı makaslar yapılmıştı. Tramvay buraya geldiği zaman durur, karşıdan gelecek olan tramvayı beklerdi. Yine ilk zamanlar, duraklar dışında, müşterilerin arzusuna bağlı olarak adım başı durup kalkılırdı. Bu da tramvaya hızından çok şey kaybettiriyordu. Bu şekilde çok müşteri toplandığını, ancak 15-20 dakikada gidilecek yerlere bir saatte gidildiğini gören şirket yöneticileri bir süre sonra, duraklar haricinde durulmamasını sağladılar.

Atlı tramvayların işlemeye başlamasıyla birlikte İstanbul sokaklarında sık sık “Varda!...varda!...” sesi işitilirdi. Bu ses tramvay personelinden vardacılara aitti. Bir tramvayın üç kişiden oluşan personelinin (sürücü, biletçi, vardacı) en ilgi çekicisi olan vardacıların görevi, tramvay hareket halindeyken önünden koşup, “Varda” diye haykırarak, bazen de boru çalarak yol açmak, böylece meydana gelmesi ihtimal dâhilinde her hangi bir kazayı önlemekti. O yıllarda İstanbul'da trafik diye bir şey olmadığından buna dair hiçbir kural da bulunmazdı. Halk da canının istediği yerden yürümeyi tercih ettiğinden sık sık kazalar olurdu. Bir arabanın adam çiğnediği ya da bir sürücü beygirinin hızla giderken karşılaşıverdiği bir kalabalığın içine dalarak birkaç kişiyi yaraladığı görülmemiş, işitilmemiş şeylerden değildi. İşte vardacılar bu nevi kazaları önlemeye çalışıyorlardı. Vardacılarda aranan en önemli özellik, iyi koşmaları ve gür sesli olmalarıydı. Bu yüzden diğerlerinin aksine daha çok İstanbul'un serseri ve bıçkınları arasından seçilir, tramvayın gelişi, vardacının borusundan etrafa yayılan sesle yahut haykırışıyla daha görülmeden anlaşılırdı.

---

68 Yaşadığı devrin İstanbul hayatını “Şehir Mektupları” adlı eserinde kendine has [illegible] Ahmed Rasim tramvay [illegible] İstanbul'a getirilişinden, ömrünün son anlarına kadar geçirdikleri devreleri şöyle anlatıyor: [illegible] Tramvay beygirlerinin sehrimize gelişi ile birlikte, [illegible] hakkında aldığımız malumata göre, bu biçareler, evvela Şişli hattına (bilahare inşa edilmiştir) [illegible] Azapkapısı'na devredilerek iki sene müddetle de orada çalıştırılmakta ve bir sene de Topkapı'da istihdam kılınmakta, mütebaki ömrü [illegible] yolunda sona ermekte imiş. Şayet içlerinde fevkalade müstesna olarak uzun hayata mazhar olanlar zuhur edecek olursa, onlar da bedava olarak eşekçilere devredilip, sokak sokak gezdirilmekte imiş...”

Vardacı

Yıllar yılı İstanbulluya hizmet eden ve enteresan tipler arasında yer alan vardacılar daha sonra tasarruf amacıyla kaldırıldı. Vardacıların görevlerine son verilmesinden sonra, tramvay atlarının boyunlarına birer çıngırak takıldığı görülmektedir. Ancak bunun faydadan çok zararı olmuştur. Çıngırak sesine alışık olmayan atlar birkaç kere boyunlarındaki şıngırtıdan ürküp parlamış, bazı kazalara yol açmıştı. Tramvay şirketi yöneticileri bu kazalar üzerine çıngırak uygulamasından da vazgeçtiler.

Tramvayın diğer personeline gelince, sürücülerin attan iyi anlaması şart olduğundan, daha çok tanınmış ve tecrübeli arabacılar arasından seçilirdi. Biletçiler ise ancak sözüne güvenilir kişilerin kefaletiyle işe alınmaktaydılar.

Atlı tramvayın ilk işlemeye başladığı yıllarda, kadın yolcular için özel tramvaylar tahsis edilmişti. Kadınlar her hatta kendileri için ayrılan bu özel tramvaylarla yolculuk ederdi. Ancak zamanla bu arabaların giderlerini bile karşılamadığı görüldüğünden, bundan vazgeçildi ve bütün tramvaylarda ön tarafta kırmızı perde ile ayrılmış bir yere, kadın yolcular alınmaya başlandı. Binenler evli bile olsalar ayrı kısımlarda gitmek zorundaydılar[69]

ATLI TRAMVAYLARDAN ŞİKÂYETLER

Halk tramvaya rağbet göstermiş olmakla beraber zaman zaman şikâyetçi olmuyor da değildi. Mesela Karaköy'de toplu bir halde ve uzun bir süre duran tramvay arabaları geliş geçişleri engelliyor, insanları sıkıntıya sokuyordu. Beşiktaş-Ortaköy arasında tasarruf amacıyla iki vagonun birbirine bağlanarak yola devam edilmesi ulaşımı yavaşlatıyordu. Yolcular vagonların tek tek hareket etmeleri halinde kalkışların sıklaşacağını söylüyorlardı. Yine bu hattın Beşiktaş durağında, akşam saatlerinde vatmanların günlük hesapları görmeleri, yolcuların uzun süre beklemelerine sebep oluyordu. Hatta günün birinde vagon dolu olduğu halde tam 45 dakika vatmanın hesap görmesini beklemek zorunda kalan yolcular, şikâyetlerini gazeteler aracılığı ile şirkete duyurmuşlardı[70].

Tramvayların işlemeye başladığı dönemlerdeki şikâyetlerden biri de arabaların zaman zaman yoldan çıkmasıydı. Bunun sebebi şu idi: Tekerleklerin raylara geçmeli olarak işlemesine yönelik bir mekanizma oluşturulmuştu. Bu yüzden rayların iç kısmı boştu. Fakat zamanla rayların ıçi toz ve toprakla doluyor ve temizlenmediği takdirde, özellikle biraz yokuş olan yerlerde, tekerlek rayların toprakla dolu kısmına denk geldiğinde arabanın yoldan çıkmasına sebep oluyordu[71].

Bir diğer şikâyet sebebi ise vagonlara yeteri kadar at bağlanmaması idi. Özellikle yolcu sayısı fazla iken veya yağmurdan rayların kayganlaştığı durumlarda, tek at vagonları çekmekte hayli zorlanıyordu. Yokuşlarda ise, atın gücü kesiliyor, takviye gerekiyordu. Şirket bu aksaklığı telafi için, yokuş başlarında

---

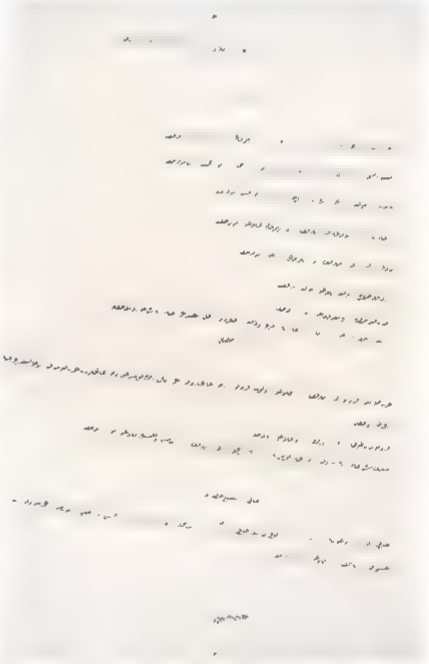
69 Ertan Ünal, "İlk Tramvay Son Tramvay", Hayat Tarih Mecmuası, Kasım 1968, s. 68-69.
70 Levant Herald, 26 Şubat 1872.
71 İstanbul Mektupları, s. 50.

küçük ahırlar ve at istasyonları inşa etmişti. Ahırlarda görevli seyis, tramvay yokuş başına geldiğinde yedek atı da vagona koşar, düzlüğe çıkıldığında atı geri alarak dönerdi. Tramvayın gitmesi atların gücü ile orantılı olduğundan yokuşu çıkarken ve inerken atlar bir hayli zorlanır, bu arada vagonların geri veya ileri kayması sonucu insanlar birbirleri üstüne yığılır ve panik çığlıkları atılırdı. Yolcular karşılıklı iki peykenin üzerinde otururlardı. Kadınlarla erkeklerin birlikte seyahat etmeleri uygun görülmediğinden, vagonun ön tarafında kadınlar için kapısı kumaşla örtülü bir bölme bulunurdu[72].

Tramvayın İstanbul şehiriçi ulaşımında yerini alması ve gitgide rağbet görmeye başlaması, önemli bir rekabet unsurunu da beraberinde getirmişti. Bundan ilk etkilenen, Boğazıçi'nde buharlı vapurlar işleten Şirket-i Hayriye İdaresi idi. Kabataş, Beşiktaş ve Ortaköy arasında yolcusunu tramvaya kaptırdığını fark eden Şirket-i Hayriye, acil bir tedbir olarak, Ortaköy hattında kullanmak üzere İngiltere'ye altı yeni vapur ısmarlamış ve ayrıca ücretlerde indirime gideceğini duyurmuştu[73]. Eminönü tarafındaki arabacılar da tramvayın rekabetinden bir hayli etkilenmişlerdi. Bunlar, yolcularını kaybetmemek için aralarında birlik oluşturmuş ve ücretlerini indirmişlerdi[74].

Şirketin atların bakımını yapmak ve barınmalarını sağlamak üzere ahır olarak kullanılacak binalara ihtiyacı vardı. Bu amaçla Beşiktaş'ta bir sebze bahçesi kiralanarak şirketin deposu burada yapıldı. Bu bahçe 25 yıl için kiralanmıştı. Buraya 100 atın yerleştirilebileceği şekilde ahır ve bir de küçük revir inşa edilmişti. Depoda hayvanlara üç ay yetecek kadar ot bulunduruluyordu. Ayrıca nalbantlar ve atların kullanacağı çok sayıda eğer burada bulunuyordu. Depoya vagonların tamiri için küçük bir de atölye yapılmıştı.

Aksaray'daki depo bütün imtiyaz müddetini kapsayacak şekilde kiralanan geniş bir alana yapılmıştı. Bu depo Aksaray hattının Topkapı ve Yedikule hatları ile birleştiği yerde bulunuyordu. Böylece diğer hatlara da bu depodan hizmet verilebilecekti. Bu binada atların kalması için ahırlar, büyük bir tamir atölyesi, eyer takımları ile tramvay ulaşımında hizmet yapacak görevlilerin ikametleri için ayrılmış bölümler mevcuttu[75]. Bu arada Vefa'da yapılmakta olan başka bir ahır ise halkın yoğun şikâyetlerine sebep olmuştu. Halk, ahırın yapıldığı bahçede mahalle içine açılan bir kapı olmasından, kapının açıldığı sokağın dar olması sebebiyle hayvanların ahıra giriş çıkışlarında zorluklar yaşanmasından, ahırda biriken gübrelerden yayılan kokunun sağlıklarını bozacağından şikâyetçiydiler.



Tramvay Vardacıları'nın (Atların önünde koşup boru çalarak insanlara tramvayın geldiğini ve yoldan çekilmeleri gerektiğini hatırlatan kişi) hangi hatlarda çalıştıkları

72 Ercüment Ekrem Talu, "Atlı Tramvay Devrinde Nasıl Yolculuk Edilirdi", Hayat Tarih Mecmuası", Aralık 1978, s. 22-25 ; Gülersoy, a.e., s. 19-23.
73 La Turquie, 28 Şubat 1872.
74 La Turquie, 18 Ocak 1872.
75 Levant Herald, 12 Nisan 1872 (Genel Kurul Raporundan).

Ayrıca seyislerin ahırda gecelemeleri de mahalle halkının tedirginliğine yol açıyordu. Halkın şikâyeti üzerine ahırın ruhsatı iptal edildi ve faaliyetine son verildi. Bu defa da tramvay şirketi zarara uğradığı iddiasıyla protestoda bulundu. Fakat ahali diretiyordu. Özellikle mahalle içine açılan kapının kapatılarak ahıra Süleymaniye tarafında açılacak bir kapıdan giriş çıkışların yapılması isteniyordu. Ahır binasının yüksekliği sekiz arşını geçmemeli, buna karşılık ahırın bulunduğu bahçeyi çeviren dış duvarlar yeteri kadar yüksek olmalıydı. Ahırdaki gübrelerin sık sık temizlenerek kokuların önlenmesi de halk tarafından talep ediliyordu.

Halkın taleplerini incelemek üzere bir kontrol ekibi civarda teftişte bulundu. Şirkete eksiklikler hatırlatıldıktan sonra bunların giderilmesi istendi. Ayrıca, hayvan gübreleri, Aksaray ahırında olduğu gibi, birikmeye ve kokuya meydan vermeyecek şekilde her gün ahırdan temizlenerek başka tarafa götürülecekti. Şirket söz konusu düzenlemeleri yapmayı kabul etti. Ama bir taraftan da ahırın kapalı kaldığı günler için zararının karşılanması iddiasında bulunuyordu. Şirketin bu iddiası yersiz bulundu. Çünkü ahırın kapalı kalması halkın şikâyeti üzerine ortaya çıkan bir mecburiyetten kaynaklanmıştı.

Dolayısı ile şirketin hiçbir protestoya hakkı olmadığı imtiyaz sahibi Karapano Efendi'ye bildirildi. Bu arada halkın şikâyetleri devam etmekteydi. Hâlbuki şirket tarafından düzenleme çalışmaları yapılmıştı. Şikâyetçi olanlar Şehremaneti'ne çağrılarak istekleri sorulduğunda aynı talepleri tekrarladıkları görüldü Anlaşıldığı kadarıyla halk ahırın düzgün hale getirilmesini değil de mahalleden tamamen çıkarılmasını istiyordu. Şikâyetçiler arasında başka mahalleden kişilerin bulunması da bunun bir göstergesi idi. Fakat ahır tramvayların çalışabilmesi için gerekli olduğundan tamamen ortadan kaldırılması mümkün değildi. Dolayısı ile şirket üzerine düşen tedbirleri alacak, ahır da çalışmaya devam edecekti. Ama gerek Aksaray'daki gerekse Vefa'daki her iki ahır da görevli memurlar tarafından sıkı bir şekilde kontrol altında tutulacaktı[76].

Şehir içlerinde yer alan ahırlar her ne suretle olursa olsun halkın hoşnutsuzluğuna yol açıyordu. Mesela tramvay şirketinin işlettiği omnibüsler için Deve Hanı ahır yapılmış ve bir tarafı da samanlık olarak kullanılmaya başlanmıştı. İdarenin seyisleri ahırdaki gübreleri ve çürük samanlarla supruntülerini hanın sokak tarafındaki duvarının dibine yığıyorlardı. Şikâyetçi olan halk bu gidişle yakında Deve Hanının kaybolacağını, bu gübrelerden ileride yağmurlarla hâsıl olacak çamur ve suların Deve Hanı caddesinde yalnızca omnibüslerin geçmesine fırsat tanıyacağını ama bu şekilde devam ederse yakında omnibüslerin de bu caddeden geçit bulamayacaklarını ifade ediyorlardı[77].

Tramvayların geçtiği sokakların tamirinin yeteri kadar yapılmaması da en çok şikâyet edilen konular arasındaydı. Şehremaneti, şartnamenin 4'üncü maddesi gereği tramvayın geçtiği caddelerin şose kaldırımlarının yapılması ve bozulan yolların tamirinin şirket tarafından gerçekleştirilmesinin lazım geldiğini ileri sürmekteydi. Bu konuda şirkete defalarca uyarı yapılmış ama bir türlü sonuç alınamamıştı. Hal böyle olunca tamirin Şehremaneti tarafından yapılıp bedelinin sonradan şirketten tahsil edilmesi düşünüldü. Fakat vergilerini ödemeyen şirketin tamir masrafını ödeyeceği de şüpheli idi. Şirket ise tamir işinin kendisine ait olduğunu kabul etmekle beraber Şehremaneti'nin caddeleri genişletme taahhüdünü yerine getirmediği gerekçesiyle sokakların tamirinin yapılmadığını ifade ediyordu[78]. Sonuçta yollar çoğu zaman bozuk olarak kalıyordu Özellikle yağmurlu havalarda İstanbul sokaklarının çamurdan geçilmemesi az rastlanır hallerden değildi. Mesela Çemberlitaş önünden giden tramvay caddesinde ahali oluşan göllerden kurtulmak için yola koyulan taşların üzerinden sekerek gidip gelmekteydi. Vezneciler Caddesi ise hiç geçilmez bir haldeydi. Şehremaneti sokakların bu halde olmasının İstanbul'u ziyaret eden yabancıların da pek çirkin manzaralarla karşılaşmasına yol açtığını düşünüyordu[79]. Fakat şirket ve Şehremaneti birbirlerini sorumlu tutmaya devam ettikleri sürece, bu kötü görüntülerden kurtulmak çoğu zaman mümkün olmayacaktır.

1871 yılından itibaren İstanbul'un bazı sokaklarında işlemeye başlayıp halkın rağbetini kazanan ama zaman zaman da rahatsızlıklara yol açan tramvaylardan şikâyetçi olanların arasına, bir ara Sultan Abdülaziz'in de katılmış olması hayli ilginçtir. Hatırlanacağı üzere mukavele gereği tramvaylar güneşin doğuşundan gece yarısına kadar çalışabileceklerdi. Nitekim buna uygun olarak, sabahın erken saatlerinden itibaren İstanbul sokaklarında vagonların hareket etmesi, çan sesleri ve at nalı ile kırbaç şıkırtılarının duyulması olağan hale gelmişti. İşte padişahın şikâyeti de tramvayların çıkardığı bu gürültüden kaynaklanmaktaydı.

76 BOA, ŞD, no.681/14
77 İstanbul Meht[illegible] s.162
78 BOA, ŞD, no. 682/26
79 BOA, [illegible]

Sultan Abdülaziz, bazen Dolmabahçe'den Çırağan Sarayı'na gidip bir süre orada ikamet ediyordu. 1874 yılı Ağustos ayında da yine Çırağan Sarayı'na gitmişti. İşte padişahın orada bulunduğu zamanlarda, Beşiktaş'tan Ortaköy'e giden tramvayların sabahın erken saatlerinde çıkardığı gürültü Sultan Abdülaziz'i rahatsız ediyordu. Padişah bu duruma sinirlenmiş, bunun üzerine zabıta kuvvetleri sabahın erken saatlerinde, birkaç saat süre ile, tramvayların Beşiktaş'tan öteye geçip Ortaköy'e gitmelerini engellemeye başlamışlardı. Şirket bu uygulamayı protesto etti. Şehremaneti'ne yazılan yazıda şirketin günlük 5000 kuruş zarar ettiği bildirilmiş ve bunun karşılanması istenmişti. Konuyu değerlendiren Şehremaneti şirketi haklı bulmakla beraber meseleyi bu derece büyütüp protesto derecesine getirmesini yadırgamıştı. Münasip bir lisanla mesele aktarılsa zaten çözüm bulunurdu. Ayrıca, sadece Beşiktaş ile Ortaköy arasında, o da sabahın erken bir kaç saatında, tramvayın çalışmamasının karşılığında tazmin edilmesi istenen günlük 5000 kuruş çok abartılı bir rakamdı. Sonuçta şu uygulamaya gidildi: Padişahın Çırağan Sarayı'nda bulunduğu günler zaten çok fazla değildi. O günlerde tramvayın çalışmamasından doğan zarar telafi edilecekti. Fakat bunun için 5000 lira verilmeyecek, tramvay defterlerine bakılarak o saatlerde daha önceki günlerde temin edilmiş kazanç ne ise o meblağ şirkete ödenecekti[80].

İSTANBUL CADDELERİNDE İLK TRAMVAY KAZALARI

Yazlık atlı tramvay

İstanbulluların hayatında yeni ve aynı zamanda yabancı bir ulaşım aracı olarak yerini alan bu taşıtın hizmete girmesiyle beraber, insanların henüz yeteri kadar alışkanlık kazanamamaları gibi sebeplerle kazalar da görülmeye başlanmıştı. Her ne kadar tramvay şirketi vardacılar istihdam etmekte idiyse de, zaman zaman kazaların meydana gelmesi önlenemiyordu.

Tramvayın sebep olduğu ilk ölümlü kaza, işlemeye başlamasından bir ay bile geçmeden, 26 Ağustos 1871 tarihinde meydana geldi. Karaköy durağı yakınlarındaki kazada, Simeon isimli bir Hırvat, aracın altında

80 BOA, ŞD, no. 682/24.

> *"İstanbulluların hayatında yeni ve aynı zamanda yabancı bir ulaşım aracı olarak yerini alan bu taşıtın hizmete girmesiyle beraber -insanların henüz yeteri kadar alışkanlık kazanamamaları gibi sebeplerle- kazalar da görülmeye başlanmıştı. Her ne kadar tramvay şirketi vardacılar istihdam etmekte idiyse de zaman zaman kazaların meydana gelmesi önlenemiyordu"*

kalarak can verdi. Görgü tanıklarının anlattıklarına göre, yan yoldan gelerek tramvay hattını geçmek isteyen adam, yaklaşan tramvayı görmekle beraber, aniden rayları geçmeye kalkışmış, vatmanın bütün hızıyla çanı çalarak ikaz etmesine rağmen geri dönmeyince, önce atların ayakları altında kalmış, sonra da tekerleklerin üzerinden geçmesi suretiyle can vermişti[81]. Bir başka kaza Aralık ayında meydana gelmiş ve tramvay Salıpazarı'nda bir adamı ezerek ölümüne sebep olmuştu. Olayın, Galata'daki dar ve kaza yapmaya daha elverişli olan Sandıkçılar Caddesi'nde değil de bir hayli geniş olan Salıpazarı Caddesi'nde meydana gelmiş olması vatmanların suçlanmasına yol açmıştı. İddialar şu yöndeydi. Bu adam kendisini arabanın önüne atacak kadar sarhoş veya sersem olmadığına göre, vatmanlar şirketin imtiyazına güvenerek önlerine geleni serbestçe çiğniyorlardı. Bu durumda arabayı idare edenlerin daha dikkatli olmaları gerekecekti.

Ölümle neticelenen diğer bir kaza, Beşiktaş-Ortaköy hattında meydana gelmişti. Saray hizmetkârlarından bazıları, tramvay Çırağan Sarayı önünden geçerken atlayarak binmeyi alışkanlık haline getirmişlerdi. Aynı şeyi yapmak isteyen küçük bir zenci çocuğu tramvaya binmek için yanlış adım atıp rayların üzerine düşmüş ve ikiye bölünmüştü. Bunun üzerine infiale kapılan saray hizmetkârları vatman ve vardacıyı bir hayli tartaklamışlar ve mesele zabıtaya intikal etmişti[82]. Davutpaşa'da meydana gelen bir başka ölümlü kaza neticesi ise mahalle sakinleri tramvayı yoldan alıkoymuş, ancak güvenlik güçlerinin müdahalesi ile insanlar sakinleştirilebilmişti[83]. 1872 Nisan'ında, Hüdavendigar Caddesi'nden geçmekte olan bir tramvay 55 yaşlarında bir Rum kadınını ezip ölümüne sebep olmuştu[84]. Tramvayların sebep olduğu bir başka kaza Basiret gazetesinde şu ifadelerle ağır bir şekilde tenkit edilmişti:

"Tramvay hakkında şikâyetler ayyuka çıkıyor. Vakıa zayi olanlar insanlardır. Bunlar kendiliğinden yerden çıkan bitkiler değildir. Her birini bir ana doğurmuş. 20-30 senede meydana gelir. Tramvay bu konuda pek büyük ihanet ediyor. Garibi şu ki, telef ettiği insanlardan birinin kefeni solmadan diğerini mezara gönderiyor. Sakatladığı adamlardan birtakımının çeşmeler gibi kanları akıp dururken hâlâ buna bir çare düşünülmüyor. Bunun için halk yalnız idareye değil, daha pek çok kimselere lanet ediyor. Eğer bunun bir çaresi bulunmazsa kumpanya ile o adamların bu yüzden kazandıkları ve kazanacakları dualar! Yalnız kendilerine değil belki dünya durdukça gelecek olan evlat ve ahfadına dahi yeterli olur. Zannederim ki, bu da temenni edilen bir şey değildir. Öyle ise Allah için olsun, bir çaresine bakılsın. Bunun için hatırıma bir şey gelir: Şimendiferlerde olduğu gibi bu tramvay arabalarının dahi önlerine yolun demirine temas etmeyecek kadar yani demirden bir yahut bir buçuk iki parmak yüksekliğinde kalınca tahtadan birer süpürge yapılsa şimdiki ölümler meydana gelmez. Çünkü önüne tesadüf eden insan ve hayvan her ne ise yalnız beygirler çiğner, araba ise atar, çiğnemez. Hayvanların çiğnemesi ise o kadar zarar vermez. Bir kere tecrübe olunsun. Kılavuzlar da yolun haricinden gitseler sanki ne olur? Amaç yol üzerinde bulunan adamları yoldan çıkarmak ise bu iş yolun kenarından gıdilerek de yapılır. Onlar da her an arkalarından gelen ölüm tehlikesinden kurtulmuş olurlar"[85].

81 Levant Herald, 29 Ağustos 1871.
82 La Turquie, 11 Ekim 1872.
83 La Turquie, 11 Temmuz 1873.
84 BOA, ŞD, no. 678/8.
85 İstanbul Mektupları, s.96.

Görüldüğü üzere tramvay kazaları o yıllarda halkın önemli sorunlarından biri haline gelmişti. Ölümle neticelenen kazalar dışında, zaman zaman yaralanma ile biten veya ucuz atlatılanlar da oluyordu. Fakat faydalı bir ulaşım aracı olarak tramvay daima tercih ediliyordu.

Tramvayın kazalara sebep olması bir takım tedbirler alınması ihtiyacını ortaya çıkarmıştı. Bu çerçevede yeni bir uygulamaya gidilerek geliş gidişlerde tramvayın yol üzerindeki insanlara çarpmasını önlemek için hükümetin ikazı ile şirket kılavuzlar veya diğer bir ifade ile vardacılar kullanmaya başladı. Bunlar bir yandan ellerindeki boruyu öttürür, diğer yandan "Varda" diye bağırarak arabanın önü sıra koşar, kalabalığı dağıtır, böylece meydana gelebilecek her hangi bir kazayı engellemeye çalışırlardı. Vardacıların mevcudiyeti de kazaları önlemede her zaman yeterli olmayabiliyordu. Bunun önüne geçebilmek amacıyla arabaları çeken atların eşkin derecesinde sürülüp tırıs gitmemeleri hatırlatılmıştı. Fakat şirkete yapılan bütün uyarılara ve alınan tedbirlere rağmen yine de kazalar meydana gelıyordu. Nitekim Bâbıâli bürokratlarından Sami Efendi, Aksaray civarında tramvay tarafından ezilerek hayatını kaybetmişti. Bu durum meselenin tekrar tartışmaya açılmasına sebep oldu. Genel kanaat, tramvay sürücülerinin dikkatsizliklerinin kazaları meydana getirdiği şeklinde idi. Bunun yanında arabaların süratli sürülmesi ve durma zorluğu çekilmesi kaza sebeplerinin önde gelenleri arasında yer alıyordu. Arabalar en fazla 18 kişinin seyahat etmesine imkân verecek tarzda imal edilmişti. Hâlbuki rağbetin fazla olması yüzünden çoğu zaman tramvaya binenlerin sayısı 18'i aşıyordu. Bu da arabaların kolay durmasını engelliyordu. Dolayısı ile zabıta ve teftiş memurları tarafından sık sık yapılacak kontrollerle arabaların haddinden fazla yolcu alması engellenecekti. Ayrıca, Azapkapı-Ortaköy hattında işlemekte olup çift katlı olmaları hasebiyle emperyal olarak adlandırılan tramvaylar da tehlike arzediyordu. Bu arabaları iki at dahi zorlukla çekebiliyordu. Hareket halinde oldukları hallerde ise bunların fren yapması güçleşiyordu. Bu arabaların üst katlarının kaldırılması da alınacak tedbirler arasındaydı[86]. Bütün tedbirlere rağmen kazaların ilerleyen dönemlerde de devam etmesi Osmanlı Hükümeti'nin farklı bir karar almasına yol açacak ve bir süre için yeni imtiyazlara ve yeni tramvay hatlarının yapılmasına izin verilmeyecektir.

DİĞER SEMTLER AHALİSİNİN TRAMVAY TALEPLERİ

Tramvayların İstanbul sokaklarında işlemeye başlaması ve halkın yoğun rağbetine yol açması, diğer semtlerde ikamet edenlerin de bu yeni ulaşım aracından faydalanmak istemelerine yol açmıştı. Bu konuda öncelikle harekete geçenler Üsküdar ile Kuruçeşme ve Arnavutköy sakinleri olmuştu. Tramvaylar Ortaköy'e kadar çalışmaya başlayınca hemen bir ilerideki semtte ve karşı yakada oturanlar harekete geçmekte gecikmediler. Üsküdar ahalisi, üzerinde çok sayıda imzanın bulunduğu 28 Ağustos 1872 tarihli bir dilekçe ile yaptıkları başvuruda şu ifadeleri kullanmışlardı:

"Padişahımız Efendimiz sayesinde inşa ettirilmekte olan tramvay arabaları münasebetiyle İstanbul halkı geliş gidişlerinde envai rahatlık ve kolaylığa kavuşmuş bulundukları halde Üsküdar'ın müslim ve gayrimüslim halkı henüz bu nimete nail olamamıştır. Bir taraf ahalisinin rahata kavuşup da diğer tarafın bu nimetten mahrumiyetine kimsenin gönlü razı olmasa gerektir. Bu bakımdan, lütfen ve merhameten, Üsküdar iskelesinden Çamlıca'ya kadar bir tramvay hattının inşası için gereğinin yapılmasını istemekteyiz"[87].

86 BOA, ŞD, no. 681/12
87 BOA, ŞD, no.678/24.

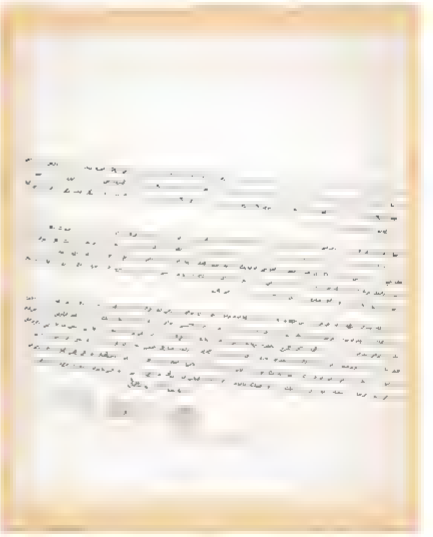
Üsküdarlıların bu talepleri Şehremaneti meclisinde görüşüldü. Zaten tramvay şirketi ile yapılan mukavele gereği, imtıyaz tarihinden itibaren 5 yıl içinde İstanbul'un Anadolu yakasına da tramvay yapmak için şirkete rüçhan hakkı verilmişti. Bu hakkın dolması için daha 2 yıl vardı ve yetkililer Üsküdarlılara bu sürenin tamamlanması gerektiği cevabını verdiler. Bu zaman zarfında tramvay şirketi dilediği takdirde Üsküdar'da tramvay inşa edebilirdi. Fakat geçen zaman içinde şirketin Üsküdar'a tramvay getirme konusunda bir faaliyeti olmadı. Çünkü Avrupa yakasında yapılması gereken birçok hat vardı.

Atlı tramvayın kara ulaşımına getirdiği kolaylıktan faydalanmak isteyen diğer bir kesim de Kuruçeşme ve Arnavutköy ahalisi oldu. Bu semtlerde ikamet edenler 1883 yılında Dahiliye Nezareti'ne verdikleri ve üzerinde çok sayıda imzanın bulunduğu bir dilekçe ile Ortaköy'e kadar gelmiş olan tramvayın kendi semtlerine de yapılmasını talep etmişlerdi. Dilekçede, 25 sene evvelinde Boğaziçi'ndeki güzel havadan sadece yaz mevsimlerinde faydalanabilmenin mümkün olduğu vurgulandıktan sonra, gerek Şirket-i Hayriye vapurlarının çalışmaya başlamasından, gerekse tramvayların Ortaköy'e kadar işlemesinden sonra meydana gelen kolaylıklar sayesinde Boğaziçi'nin kışın bile bir gezinti mahalli olduğundan söz ediliyordu. Aynı zamanda buralarda ikamet edenlerin sayısı da çoğalmıştı. Bununla beraber bir konu şikâyete sebep oluyordu. Şirket-ı Hayriye vapurları Kuruçeşme ve Arnavutköy'e uğramaktaydılar. Fakat özellikle fırtınalı ve sisli havalarda vapurlar işleyemiyor veya çok gecikmeli olarak çalışıyorlardı Bu hal sıklıkla da meydana geliyordu. İşte Kuruçeşme ve Arnavutköy halkı, bu sıkıntılarının giderilmesi için atlı tramvay hattının kendi semtlerine kadar uzatılmasını istemekteydiler[88]. Onların bu talepleri tramvay şirketine iletildiği halde hattın uzatılması o dönem için gerçekleşmedi. Gerek Üsküdar, gerekse Kuruçeşme ve Arnavutköy halkı bu talepte bulunmakla beraber, tramvaya sahip olma konusunda bir hayli bekleyeceklerdir.

GENİŞ KAPSAMLI BİR TRAMVAY PROJESİ

İstanbul Tramvay Şirketi sadece üstlendiği hatları yaparken, hatların geçmediği diğer semtler ahalisinin de tramvay talebi doğaldı. Dolayısı ile bu ihtiyacın giderilmesine yönelik olarak geniş kapsamlı bazı tramvay yapım projeleri de ortaya çıkıyordu. Bunlar arasında Mühendis Mösyö Belle de Coste tarafından Ocak 1873'de geliştirilen bir proje önemlidir. Buna göre Mösyö Coste Bahçekapı'dan Kâğıthane'ye, Üsküdar'dan Çamlıca'ya ve yine Üsküdar'dan Göksu'ya kadar tramvay projeleri sunmuştu.

Bahçekapı-Kâğıthane arasında düşünülen hattın takip edeceği istikamet şöyle idi: Köprü Başı, Balık Pazarı, Zindan Kapısı, Odun Kapısı, Ayazma Kapısı, Unkapanı, Cibali, Cibali-Yeni Kapısı, Aya Kapısı, Fener, Balat, Ayvansaray, Eyüp, Bahariye, Silahdarağa, Kâğıthane.



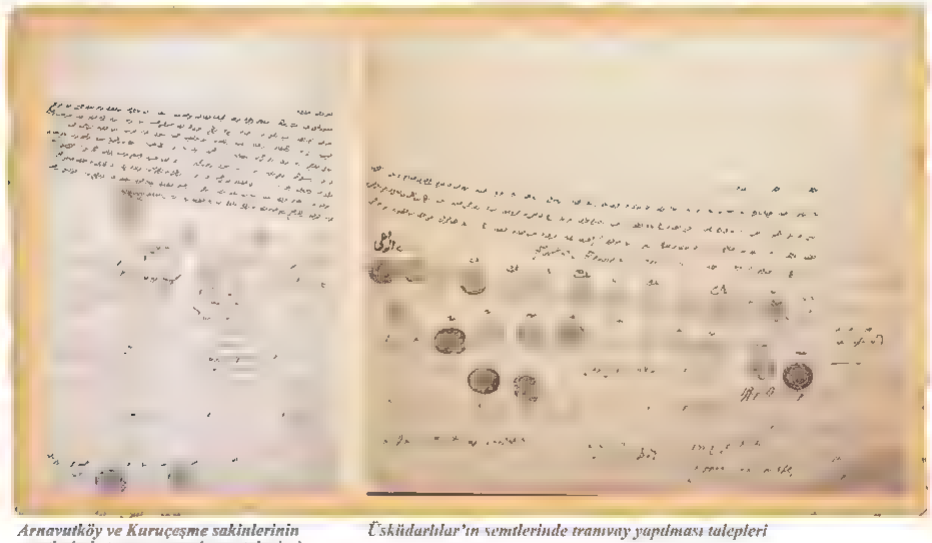
Tramvay kazalarının arabacıların dikkatsiz ve ihtimamsız olmalarından kaynaklandığı

88 BOA, DH MKT, nr. 1343/65

Üsküdar-Çamlıca güzergahı da şu şekilde idi: Üsküdar İskelesi, Uncu Sokak, Şeyh Camii, Yeni Mahalle, İcadiye-Bülbülderesi, Mezarlık-Tophanelioğlu, Sarıkaya, Bulgurlu, Çamlıca.

Üsküdar-Göksu hattı ise şöyle tespit edilmişti: Üsküdar İskelesi, Paşa Limanı, Kuzguncuk, İstavroz, Beylerbeyi, Çengelköy, Vaniköy, Kandilli, Anadoluhisarı.

Söz konusu hatları yapmak isteyen Mösyö Coste bir de yapım planı geliştirmişti. Buna göre, Sokakların genişliği 15 arşın olacak, kaldırım ve yaya yollarının masrafları kendisi tarafından karşılanacaktı. Mühendis hükümete senede iki bin Osmanlı lirası verecek, bunun bin Lirası peşin olarak ödenecekti. Yolcu araçları işlemeye başlamadan evvel bir süpürge arabası her sabah sokakları süpürecekti. Su ile dolu birçok tulumba arabaları her zaman yol boyunca hazır bulunacak ve her hangi bir yangın meydana gelmesi halinde tulumbacılar bedava olarak hizmet vereceklerdi. Asker ve zabıtalar tramvaylarda bedava yolculuk yapacaklardı. Tramvay vagonları, birinci ve ikinci sınıf yanında bir de askere mahsus olmak üzere üç cins olacaktı. Yolcu ücretleri Şehremaneti tarafından belirlenecek, müslüman kadınlar için ayrı vagonlar tahsis edilecekti. Vagonlar hâlihazırda İstanbul'da işlemekte olanlara göre daha muntazam olacak, üç veya dört beygir tarafından çekilecekti. Tramvay işletmek üzere kurulacak şirketin adı "Osmanlı-Arap" şirketi olacak ve Osmanlı Devleti kanunlarına tabi bulunacaktı. Şirketın mudürü ve diğer memurları da mümkün mertebe Osmanlı vatandaşlarından oluşacaktı. Memurlar, Osmanlı Devleti üniforması taşıyacaklardı. Memurların erkek çocuklarının eğitim masraflarını şirket karşılayacaktı. İmtiyaz süresince, memurların ihtiyaçları halinde kullanılmak üzere belirli bir meblağ oluşturulacaktı. Bu suretle verilecek maaşlar senede 24 Osmanlı Lirası'ndan az olmayacaktı. Emlak satın almaları hâkımlerin kararına göre yapılacak, hâkimlerin tayini kura ile gerçekleştirilecekti.



Arnavutköy ve Kuruçeşme sakinlerinin semtlerinde tramvay yapılması talepleri

Üsküdarlılar'ın semtlerinde tramvay yapılması talepleri

Beş kişiden oluşacak hâkimlerin üçü hükümetçe ikisi ise şirketçe seçilecekti. Hâkimlerin kararı kesin olacaktı. Tramvay şirketine işletmenin başlamasından itıbaren 24 sene imtiyaz verilecekti. İmtiyazın bıtımında her türlü alet ve edevat hükümete bırakılacaktı. Şirket, imtiyaz fermanı verildiği takdirde teminat akçesi olarak 10 bın Osmanlı Lirası yatıracaktı. İmtiyazın verilmesinden sonraki 6 ay içinde tramvay hatları bıtırilecek, bu sure içinde her hangi bir kaza meydana gelmemesi için her türlü tedbir alınacaktı[89]. Mühendis Mösyö Belle de Coste'un bu önerileri uygun şartlar taşımakla bırlikte İstanbul Tramvay Şirketi'nin rüçhan hakkına sahip olması konunun daha ileri bir safhaya geçmesini engelledi ve dolayısı ile sözü edilen hatlar inşa edilemedi.

İSTANBUL CADDELERİNDE OMNİBÜSLERİN İŞLEMEYE BAŞLAMASI

Giriş bölümünde sözü edildiği üzere omnibüs, atlar tarafından çekilen ve toplu taşımacılıkta kullanılan büyük arabalara verilen isimdi. Tramvay şirketi ile yapılan 30 Ağustos 1869 tarihli mukavelenin üçüncü maddesinde, şehrin diğer tarafları ile bağlantı kurmak üzere uygun görülecek yerlere omnibüs izninin, imtiyaz şeklinde olmamak şartıyla, tramvay şirketine verildiği belırtilmişti. Aynı tarihli şartnamenin 16, 17 ve 18'inci maddeleri ise omnibüslerin ne şekilde işletileceği hususunu belırliyordu. Buna göre; şirket, ahalinin ihtiyacını gidermeye yönelik olarak belirli vakitlerde yeterli miktarda araba işletme mecburiyetinde idi.

89 BOA.HR.TO.457/40.

Bundan başka şehrin diğer yörelerini tramvay merkezlerine bağlayabilmek için tespit edilecek güzergâhlarda omnibüs işletilecekti. Arabalar güneşin doğuşu ile işlemeye başlayacaklar ve gece yarısına kadar çalışacaklardı. Geceleri arabaların aydınlık olması için ön ve arka taraflarına renkli fenerler konulacaktı. Şirket arabaların ne günden itibaren işlemeye başlayacağını, her duraktan saat kaçta hareket edeceğini, her merkez için alınacak ücretin miktarını işletmeye başlamadan önce gazeteler aracılığı ile ilan edecek, ayrıca duraklara asılacak ilanlarla kalkış saatleri herkese duyurulacaktı. Şirket, arabaların işleyişi ile ilgili olarak yapmayı düşündüğü her türlü değişikliği önce Şehremaneti'ne bildirecek, alacağı izin üzerine icraata geçebilecekti.

Mukavelede de öngörüldüğü üzere şirket, tramvay hatlarını inşa edip işletmeye geçtikçe omnibüs hatlarını da devreye sokmaya başladı. İlk olarak 1872 Ağustos'unda Perşembepazarı ile Pangaltı arasında omnibüsler çalışmaya başladı. Galata'dan yokuşu tırmanmaya başlayan omnibüsler Tepebaşı'ndaki ilk durakta durmaktaydılar. Buradan Galatasaray, Harbiye yoluyla Pangaltı'ya ulaşılmaktaydı. Bu hat üzerinde 7 omnibüs çalışmaktaydı ve şirket belediyeye araba başına ayda 2 lira vergi ödemekteydi[90]. Şirket bundan sonra, Eminönü-Eyüp ve Beyazıt-Edirnekapı arasında da omnibüs işletme arzusunda olduğunu Şehremaneti'ne bildirdi. Şehremanetinden ayrıca arabaların geçeceği yolların düzenleme çalışmalarının yapılması istenmişti.

90 BOA, HR. TO, 457/40

Gerçekten de mukaveleye göre omnibüslerin işleyeceği yolların tamir ve tesviyesinin belediye tarafından yapılması gerekiyordu. Belediye bu işler için harcanacak paranın şirketten borç olarak alınmasını uygun gördü. Bilahare çalışmalarına izin verilecek omnibüslerden alınacak vergiler ile bu borç ödenecekti[91]. Bu düzenlemelerin yapılmasından sonra 1872 Aralık ayından itibaren Eminönü-Eyüp ve Beyazıt-Edirnekapı arasında omnibüsler yolcu taşımaya başladı.

Omnibüsler özelikle tramvayın işlemediği semtlerin halkı için önemli bir kolaylık olmuş, bu suretle bir nevi toplu taşımacılığa geçilmiş olunuyordu. Zaten İstanbul halkı da bunun farkında olarak omnibüslere "dolmuş" adını vermişti. Önceden şehiriçi seyahatlerini yaya olarak gerçekleştiren İstanbul halkı için omnibüsler bir nimet idi. Gerçi araba kiralayarak seyahat etmek de mümkündü ama bu durum bir nevi günümüzde taksi tutmaya benzediği için herkesin bütçesi buna yeterli olmayabiliyordu. Bu sebeple omnibüsler ucuz bir toplu taşıma aracı olarak rağbet görüyordu. Nitekim Basiret Gazetesi, omnibüslerin memlekete olan faydasının ve bu araçların gereklilığını inkâr etmenin mümkün olmadığını yazıyordu. Bunların işlemeye devam etmesi ahalının rahat ve huzuru açısından çok gerekli idi. Bununla beraber arabaların işledığı yolların bozuk olması genel bir şikâyet konusu olarak insanların tepkisini çekiyordu. Mesela Basiret bu konuda şunları yazıyordu:

"Omnibüslerin işlediği yolların had safhaya varmış olan bozukluğu yüzünden Beyazıt Edirnekapı arabaları keklik gibi taştan taşa sekiyorlar. Bu sebeple iki tarafta oturan yolcular duramayıp yerlerinden hoplayarak birbirlerinin kucaklarına düşüyorlar. Bu sırada ellerinde bulunan sigaralar karşısındakinin ağzına burnuna girip bazı kere ağız ve burun kanaması gibi şeyler de oluyor. Hatta arabaların sekmesinden evler temellerinden sarsılıyor Şu hale nazaran omnibüsler bir de tahribe hizmet ediyorlar. Bazen tekerleği kırılıp yolcular birbirinin üstune düşup başları gözleri yarılıyor. Bunlar bu halde olup gerçi Eyüp tarafındaki yollar bunlara nispetle biraz düzgünse de onların da başka surette zararları görülmeye başlandı. Buradaki yollar her hangi bir mühendislik hizmeti verilerek yapılmış değildir. İki tarafı yüksek ortası çukur olarak yapılmışlardır. Bu sebeple yağmur yağdıkça, Unkapanı'ndan hemen hemen Eyüp'e kadar o geniş yol bir baştan öbür tarafa iki taraflı olarak adeta bir körfez oluşturmaktadır. İki tarafta bulunan ev sahipleri birbirleriyle görüşmek veyahut çarşıya gitmek mecburiyetinde kaldıklarında, bunu gerçekleştirmek için neredeyse kapılarının önünde bir sandal bulundurmak zorunda kalacaklar. İleride yağmurların çoğalacağı hele karın da yağacağı düşünülürse kış aylarında Eyüp halkının sadece İstanbul'la değil kapı komşularıyla da irtibatı kesilecektir. Eğer bu hal böyle devam ederse idare tarafından insanların ihtiyacını giderecek kadar sandallar da temin edilmesi gerekecektir. Biz idarenin akıl kâhyası değiliz ki, her bir noksanını gördükçe ihtar edelim. Lakın sadece para kazanmayı değil biraz da halkın istirahatını düşünmeli. Onlar düşünmezse şikâyetlerin arkası kesilmez, uzadıkça ağırlaşır. Bu tarz şirketlerin kurulma sebebi halkın menfaatı olduğuna göre esas olarak bunu sağlamaları gerekir"[92].

Anlaşıldığı kadarıyla gerek tramvay gerekse omnibüs İstanbul halkının hayatını kolaylaştırmıştı. Ama işletmeciliğin kötü olması insanların bu ulaşım araçlarından ideal ölçülerde faydalanmalarına engel oluyordu. Buradaki şikâyet sebebinin temelini yolların kötülüğü oluşturuyordu. Bu arada arabalarda kullanılan hayvanların durumu da önemli idi. Beygirlerin gücü genellikle yetersiz kalıyor, bu da arabaların işleyişini olumsuz etkiliyordu. Tramvay şirketi beygirlerin kullanılmasında bir yöntem geliştirmişti.

91 BOA, ŞD, no.6"8/20.
92 İstanbul Mektupları, s.215-216.

Getirilen hayvanlar önce omnibüslerde daha sonra da kupa arabalarında kullanılıyordu. En nihayetinde ise, buralardaki görevlerini tamamlayan hayvanlar tramvaylara koşuluyordu. Doğal olarak en güçsüz zamanlarında tramvaylara koşulan bu hayvanlar özellikle yokuşlarda çok zorlanıyorlardı.

Omnibüslerin işletilmesindeki sorunlardan biri de kadınların ne şekilde seyahat edecekleri ile ilgili idi. Tramvaylarda bu sorunu gidermek için kadınlarla erkeklerin ayrı bölmelerde oturmaları şeklinde bir düzenleme yapılmıştı. Omnibüslerde ise böyle bir imkân olmadığından kadın yolcular ön tarafa, arabacının yanına oturtuluyordu. Bu durum da halkın tepkisine sebep oluyor, kadınlara ayrı arabalar tahsis edilmesi isteniyordu. Bu konudaki talepler çoğalınca şirket sadece kadınların bineceği arabalar ihdas etti. Fakat bu uygulamanın da kendine göre sıkıntıları olduğu anlaşıldı. Netice itibariyle şirket kâr amacı güdüyordu. Bu sebeple de kadınların bindiği arabalar en az üç yolcu olmayınca hareket etmiyordu. Tabii olarak bu da ayrı bir şikâyet konusu idi.

Bu arada tramvay şirketi, daha önce işletmeye başladığı hatlara ilaveten yeni omnibüs arabaları hattı tesis etme çabasından vazgeçmiş değildi. Şirket yeni bir başvuru yaparak öncelikle Beyoğlu, Üsküdar ve Kasımpaşa taraflarında üç tramvay hattı yapımı ile köprüden tramvay geçirmek suretiyle Galata ve Eminönü'nü birleştirme imtiyazı talep ediyor, aynı zamanda, buralarda omnibüs işletme iznine de sahip olmak istiyordu. Şirket bu teklifi yaparken, verilecek imtiyaz karşılığı, bir süredir temizlenmesi gündemde olan Kasımpaşa deresinin ıslahı için gereken 40 bin Osmanlı lirasını sağlamayı da taahhüt ediyordu. Şirket ayrıca, yeni hatların yapılacağı sokakların düzenlenmesi masrafı olarak 40 bın lira daha ödemeyi garanti ediyordu.

Bütün bu talepler Şura-yı Devlet Tanzimat dairesinde görüşülüp değerlendirildikten sonra şu tür kararlara varıldı: "Kasımpaşa deresinin ıslahı Bahriye Nezareti tarafından gerçekleştirilecektir. Esas itibariyle de bir derenin temizlenmesi karşılığı yeni birçok tramvay ve omnibüs hattı imtiyazı vermek gibi mecburiyete ve külfet altına girmeye hiç gerek yoktur." Diğer taraftan, omnibüs işletmek için imtiyaz isteyenlerin talepleri de değerlendirilmeye alınıp, omnibüs için hiçbir tarafa imtiyaz verilmeyeceği sonucuna varıldı. Bu aşamada şu mantık yürütülmüştü: Halkın menfaatine yönelik olması gereken bu gibi hallerde bır veya iki şirkete imtiyaz sağlanıp halkı bunlara mecbur bırakmak değildir.

İstanbul şehiriçi ulaşımının yeni bir unsuru olarak omnibüsün bazı bölgelerde işlemeye başlaması bazı bölgelerde de yeni ruhsat taleplerinin ortaya çıkması bir kesimi son derece rahatsız etmişti. Bu kesim, o yıllara kadar şehiriçi kara ulaşımını sağlayan arabacı esnafı idi. Tramvay şirketi daha önce Galata-Pangaltı, Eminönü-Eyüp ve Beyazıt-Edirnekapı arasında omnıbüs seferlerı başlatmıştı. Omnibüslerin işlemeye başlaması tabii olarak bu semtlerde çalışan arabacı esnafının işini bozmuştu. Nitekim Arabacılar Kethüdası[93] Şehremaneti'ne başvurarak bu durumdan duyulan rahatsızlığı dile getirdi. Başvuruda tramvay şirketinin kupa, fayton, tek ve çift atlı arabalar tedarik ederek işlettirdiğinden bahsediliyor, kendılerının yıllardır üzerlerine düşen görevleri en iyi bir şekilde yerine getirdikleri, her türlü vergileri zamanında ödedıkleri, şimdi ise çok zor durumda kaldıklarından söz ediliyor ve omnibüslerin işlemesinin yasaklanması isteniyordu[94].

93 Arabacılar Kethüdasını günümüze uyarlayacak olursak, yapılan görevin işlevi itibariyle Şoförler Derneği Başkanı olarak niteleyebiliriz.
94 BOA, ŞD,no. 680/3.

Arabacı esnafının şikâyetine rağmen omnibüsler işlemeye devam etti. İşletme sırasında biletçilerin yolsuzluk yapmaları şirketi bir takım tedbirler arayışına itmişti. Arabalardaki biletçiler müşterilerden parayı alıyor fakat karşılığında bilet vermiyordu. Bu durumda yolcu sayısına göre daha az bilet satılmış oluyor ve şirket gelir kaybına uğruyordu. İşte biletçilerin yapmış olduğu bu yolsuzluğun önüne geçmek için bir çare düşünüldü. Omnibüslerde satılacak biletler ikramiyeli olacak, iki ayda bir yapılacak çekilişlerde biletindeki numaraya ikramiye isabet eden üç kişi, beş ile yirmi altın lira arasında para kazanacaktı. Ayrıca birçok bilet sahibine de çeşitli hediyeler dağıtılacaktı. Bu sistem işlediği takdirde yolcular, ikramiye kazanma ihtimali karşısında yol parasını ödedikten sonra bilet almak için de ısrar edecekler ve bu suretle seyahat eden yolcu kadar bilet satılmış olacağından şirket gelir kaybına uğramayacaktı. Şirketin bulduğu bu yöntem işe yarayacak gibi görünüyordu. Fakat uygulamaya geçilebilmesi için yetkililerden izin almak gerekecekti. İşte o aşamada beklenmedik bir engel ortaya çıktı. Yetkililer bu sistemi bir nevi piyango olarak değerlendirmişlerdi. O dönemde ise Osmanlı Devleti'nde piyango yasak olduğundan şirketin teklifi hemen reddedildi. Şirket ise işin peşini bırakmak istemiyordu. Tekrar müracaatta bulundu. Bu defa konuya farklı bir açıdan yaklaşıldı. Şirketin işlettiği arabaların kamu hizmeti gördüğü, kazancı arttıkça daha iyi hizmet vereceği, uygulanacak sistemin de şirket kazancını arttırmaya yönelik olduğundan piyango olarak değerlendirilmemesi gerektiği kararına varılıp lazım gelen izin verildi[95].

"İstanbul şehiriçi ulaşımının yeni bir unsuru olarak omnibusün bazı bolgelerde işlemeye başlaması bazı bolgelerde de yeni ruhsat talepleri̇nin ortaya çıkması bir kesimi son derece rahatsız etmişti. Bu kesim, o yıllara kadar şehiriçi kara ulaşımını sağlayan arabacı esnafı idi. Tramvay şirketi daha önce Galata-Pangaltı, Eminonu Eyup ve Bevazıt-Edirnekapı arasında omnibüs seferleri başlatmıştı. Omnibüslerin işlemeye başlaması tabii olarak bu semtlerde çalışan arabacı esnafının işini bozmuştu. Nitekim Arabacılar Kethüdası Şehremaneti'ne başvurarak bu durumdan duyulan rahatsızlığı dile getirdi. Başvuruda tramvay şirketinin kupa, fayton, tek ve çift atlı arabalar tedarik ederek işlettirdiğinden bahsediliyor, kendilerinin yıllardır üzerlerine düşen gorevleri en ivi bir şekilde yerine getirdikleri, her türlü vergileri zamanında ödedikleri, şimdi ise çok zor durumda kaldıklarından söz ediliyor ve omnibüslerin işlemesinin yasaklanması isteniyordu."

İstanbul'un bazı sokaklarında omnibüslerin işlemeye başlaması ile şehirde çalışmakta olan arabaların ödedikleri vergi sisteminde bir düzenleme yapılması ihtiyacı doğmuştu. Bu nedenle bir nevi şehir vergisi tarzında olmak üzere yeni vergi tarifeleri hazırlandı[96]. Tramvay şirketinin işlettiği şehir arabaları gibi, arabacı esnafının ödeyecekleri vergiler de belirlendi. Buna göre çift atlı arabalardan ayda 1,5 ve tek atlı arabalardan bir lira alınacaktı. Vergilerin bu konuma getirilmesi, şirketin işlettiği arabalarla diğer arabalar arasında paralellik sağlamaya yönelikti.

Arabacı esnafı bu vergilere şiddetle ıtıraz etti. Zaten omnibüslerin rekabetinden dolayı işleri azalmış, kazançları düşmüştü. Yeni vergilerden önce dahi şikâyetleri ayyuka çıkmıştı. Şimdi ise vergileri de artmıştı. Talep edilen vergiyi ödemekte zorlanan arabacılar Şehremanetini adeta dilekçe yağmuruna tuttular. Gerek ferdi olarak, gerekse kethüdalık olarak verilen dilekçelerde içine düşülen zor duruma değinilıyor, zaten kazançları olmadığından bahsedilerek vergilerini ödeyemeyecek duruma geldikleri anlatılıyordu. Verilen dilekçeler arasında araba sahibi bazı kadınların şikâyetleri de mevcuttu. Bu dilekçelerden birkaç örnek aktardığımızda arabacıların şikâyet konuları daha iyi anlaşılacaktır[97]. Mesela Yüksekkaldırım'da Kalender Mahallesi sakinlerinden Seher Hanım, 13 Nisan 1874 tarihli dilekçesinde şu hususları belirtmişti:

95 BOA, ŞD, no.680/25.
96 BOA, ŞD.no. 682/12.
97 Dilekçeler için bkz. BOA, ŞD, no. 682/5.

"Sahip olduğumuz bir adet araba için daha önce tarafımıza bir koçan verilmişti. Bunun karşılığı olarak vergimizi ödemeye çalışırken ve hatta istenen meblağı tedarik etmekte zorlanırken şimdi de ayda 1,5 lira araba vergisi vermeye kudretimiz yoktur. Arpa, saman masraflarımız ve evin geçimi arabadan kazandığımız paradan karşılanmaktadır. Bu durumda hem hayvanların boğazına hem kendi geçimimize hem de arabanın tamirine masraf yapmaktayız. Bir de ayda 1,5 liralık araba vergisini ödemeye gücümüz yetmemektedir. Erkeğimiz olmadığından arabamızı bir adama işlettirmekteyiz. Onun da masraflarını düşünmek gerektiğinden, lütfen ve merhameten konuyla ilgilenilmesini ve içine düştüğümüz bu sıkıntıdan kurtarılmamızın sağlanmasını istirham ederiz."

14 Nisan 1874 tarihli bir dilekçede ise Ayşe isimli bir kadının şikâyetleri vurgulanıyordu:

"Cariyeleri Küçükayasofya Mahallesi sakinlerinden merhum Ömer Ağa'nın kızıyım. İhtiyar anneme, küçük kardeşlerime ve bana rahmetli babamızdan eski bir arabadan başka bir şey kalmamıştır. Hepimiz arabanın kazancıyla geçiniyoruz. Arabayı işletmekte olan küçük kardeşim Mehmet 1,5 lira vergiyi ödeyemediğinden arabasını çalıştıramamaktadır. O zamandan beri evimizin bir köşesinde feryat figan ediyoruz. Bu vergiyi ödemeye hiçbir suretle kudretimiz yoktur. Bunu arabacı esnafından sorarak ve mahallemizde yapacağınız tetkikatla da öğrenebilirsiniz. Eğer merhamet edilmeyi hak ediyorsak lütfen bu vergiden af edilmemizi ve arabamızın işletilmesine izin verilmesini istirham ederim."

Şikâyetlerin bu derece yoğun olması meseleye çözüm arama ihtiyacını da beraberinde getirmişti. Dolayısı ile konu 28 Mayıs 1875 tarihinde Şura-yı Devlet'te ele alındı. Bu konuyla ilgili olarak yapılan görüşmelerden anlaşıldığına göre, arabacı esnafı daha önce yılda bir defa esnaf tezkeresi alırken bir miktar para ödemekte, bunun yanında ihtisap resmi adıyla aylık cüzi bir vergi de vermekteydi. Şimdi iki atlı arabalardan ayda 1,5 tek atlı arabalardan ise 1 lira vergi alınması doğal olarak arabacıları zor duruma düşürmüştü. Bunun üzerine, şirket arabaları dâhil olmak üzere, İstanbul'da işleyen bütün arabalar üç sınıfa bölünmüş, bunlardan birinci sınıfa dâhil olanlardan senelik 15 lira, ikinci sınıflardan 3 lira ve üçüncü sınıf arabalardan 1 lira vergi alınması kararlaştırılmıştı. Bu arada sınıfların ne şekilde teşekkül edeceği de belirlenmişti. Tramvay şirketinin işlettiği adi arabalar ve arabacı esnafına ait olup Beyoğlu'nda çalışan arabalar birinci sınıfa dâhil edilmişti. Bu sınıflandırma da sızlanmalara sebep oldu. Arabacı esnafından birinci sınıfa ayrılanlar fakru zaruret içinde olduklarından bahisle ikinci veya üçüncü sınıfa dâhil edilmelerini istemişlerdi. Tramvay şirketi de kendi adi arabalarının birinci sınıf kabul edilmesinden ve verginin çok ağır olmasından yakınıyordu. Şirkete göre, esnaf arabaları ile kendi arabalarının yollarda meydana getirdikleri hasar aynı olduğu halde bunların ikinci sınıf kendi arabalarının ise birinci sınıf kabul edilmesi büyük adaletsizlikti. Şirket bu iddiada bulunduğu gibi vergiyi ödemekte de imtina ediyordu. Beyoğlu'nda çalışan ecnebi arabacılar da benzer şekilde itiraz etmişler ve vergi ödemekten kaçınmışlardı. Bunun üzerine arabacılardan gelirlerine göre servet vergisi tarzında bir ödeme yapmalarını beklemenin uygun olmayacağı kanaatine varıldı. Dolayısı ile her araba için eşit bir vergi ödenecekti. Buna göre; şirket arabaları, Beyoğlu arabaları ve esnaf arabalarından iki atlı olanlar, ister akşama kadar şehirde dolaşsınlar, ister duraklarda durup müşteri beklesinler, ayda üç çeyrek lira vergi ödeyeceklerdi. Tek atlı arabalar ise ayda yarım lira vereceklerdi. Çift atlı arabaların yollara daha fazla zarar verdikleri göz önünde bulundurulursa bu tarife hakkaniyete uygundu. Şura-yı Devlet kararında bu tarifeye arabacı esnafının, şirketin ve ecnebi arabacıların bir diyeceklerinin olmaması gerektiği de belirtilmişti[98].

98 BOA, ŞD.no. 684/16.

Bundan sonraki dönemlerde de vergisini ödemeyen arabacı esnafı hep oldu, bunun yanında, Şehremaneti'nin vergi alamamaktan şikâyetleri de devam etti. Esas itibariyle vergi ödemeyen arabacılar için belirlenmiş bir ceza şekli yoktu. Dolayısı ile bunların seferden alıkonularak vergilerini ödemeye mecbur tutulmaları şeklindeki uygulamaya devam edildi[99].

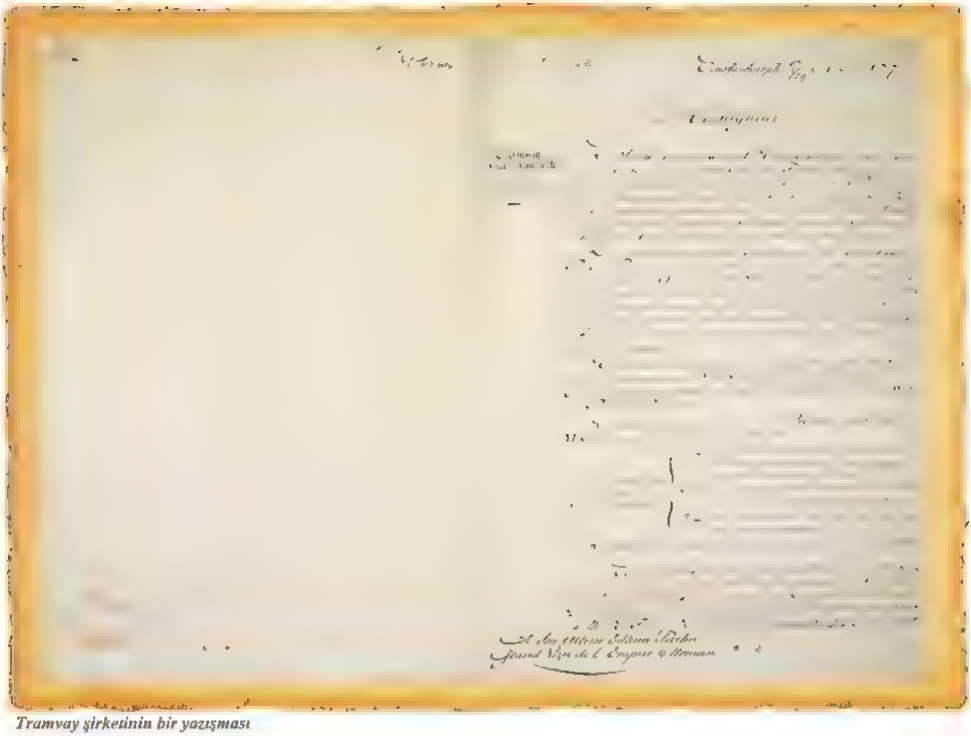
"Cariyeleri Küçükayasofya Mahallesi sakinlerinden merhum Ömer [illegible] tiyar anneme, küçük kardeşlerime ve bana rahmetli babamızdan eski bir arabadan başka bir şey kalmamıştır. Hepimiz arabanın kazancıyla geçiniyoruz. Arabayı işletmekte olan küçük kardeşim Mehmet 1,5 lira vergiyi ödeyemediğinden arabasını çalıştıramamaktadır. O zamandan beri evimizin bir köşesinde feryat figan ediyoruz. Bu vergiyi ödemeye hiçbir suretle kudre[illegible] Bu arabacı esnafından sorarak ve mahallemizde yapacağınız tetkikatla da öğrenebilirsiniz. Eğer merhamet edilmeyi hak ediyorsak lütfen bu vergiden af edilmemizi ve arabamızın işletilmesine izin verilmesini istirham ederim."

Diğer taraftan, omnibüs işletmekte olan tramvay şirketi ile Şehremaneti'nin karşılıklı olarak birbirlerinden memnuniyetsizlikleri söz konusu idi. Şirket, araba başına vergi alan Şehremaneti'nin bu geliri yolların düzene sokulması için harcaması gerektiği halde bunu yapmadığını iddia ediyor, Şehremaneti ise yolların omnibüsler işlediği için bozulduğunu ifade ederek bunları tamir gibi bir mecburiyetinin olmadığını ifade ediyordu. Alınan vergi ise yol tamiri karşılığı değil bir tür şehir vergisi idi ve zaten şirket ödemekten kaçınıyordu. Bu şekilde karşılıklı suçlamalar devam ederken omnibüslerin sefer yaptığı Eminönü, Eyüp, Beyazıt, Şişli gibi semtlerde yollar giderek bozulmuş, arabaların işlemesini zorlaştırmaya başlamıştı. Şirket 1874 Mayıs'ında Şehremaneti'ne başvurarak yollar düzeltilmediği takdirde 1872 yılı sonlarından itibaren gerçekleştirmekte olduğu omnibüs seferlerini iptal edeceğini duyurdu. Buna karşılık Şehremaneti yolların bozulma sebebi olarak omnibüslerin işlemesini görüyordu. Şirket seferlere başladığından itibaren hıçbir iyileştirme yapmadığından yollar çamur ve çukurlardan geçilemeyecek hale gelmişti. O kadar ki, hepsinin tamiri için 500 bin kuruşluk büyük bir masraf yapılması gerekecekti. Şehremaneti sınırlı bütçesi ile bunu gerçekleştiremeyeceğini ifade ile yolların tamirine yanaşmadı[100]. Dolayısı ile 1874 Haziran'ından itibaren artık, İstanbul'un Avrupa yakasındaki sokaklarında omnibüslerin işlediği görülmez oldu. Esas itibariyle tramvay şirketi omnibüs işletmesinden bir hayli zarar etmişti. Yolların tamiri konusundaki anlaşmazlık sürdüğünden 10 Şubat 1876 tarihinde alınan bir kararla omnibüslerin çalışma izinleri kaldırıldı[101].

OMNİBÜSLER ÜSKÜDAR'DA

İstanbul şehiriçi ulaşımında ilk omnibüslerin işlemeye başlamasından sonra tramvay şirketi bir başka girişimde daha bulunarak Üsküdar taraflarında omnibüs işletme izni istemişti. Şirketin Nisan 1873'te gerçekleşen bu talebinde işletme izninin, bu semte tramvay inşa edilene kadar geçici bir süre için istendiği belirtilmişti. Esas itibariyle Üsküdar halkı da eskiden beri semtlerine tramvay veya omnibüs hizmeti getirilmesini talep etmekteydiler. Hatta tramvay şirketi harıcinde omnibüs işletme ruhsatı isteyen başka şirketler de ortaya çıkmıştı. Nitekim Tunuslu Mahmut Bin İyad isimli bir müteşebbis daha 1871 Ocak ayında Üsküdar'da omnibüs tesis etme girişiminde bulunmuştu. O dönemde konu değerlendirilirken tramvay şirketinin görüşüne de başvurulmuştu. Çünkü mukavele gereği şirket, yeni yapılmak istenen tramvay hatları için 5 yıl boyunca rüçhan hakkına sahip olup, imtiyaz konusunda önce şirketin görüşü alınacaktı. Ayrıca, yapılacak hatlara yolcu taşımak için işletilecek omnibüsler konusunda da şirketin rüçhan hakkı bulunmaktaydı.

99 BOA, ŞD,.no. 682/10, lef 6.
100 BOA, ŞD,no. 682/10, lef 1.
101 BOA, ŞD, no. 690/44.



Tramvay şirketinin bir yazışması

Bu yüzden, Mahmut Bin İyad 1871 yılında Üsküdar'da omnibüs çalıştırmak isteyince, tramvay şirketinden Üsküdar'a yönelik plan ve projeleri sorulmuştu. Şirket verdiği cevapta, o bölgede araştırmada bulunduklarını, Üsküdar-Çamlıca arasında yapılacak bir tramvay hattının kârlı olmayacağına kanaat getirdiklerinden tramvay inşasını düşünmediklerini, bununla beraber kendilerinin de Üsküdar'da omnibüs işletmek istediklerini bildirmişti[102].

Geçen zaman içinde Üsküdar'da ne tramvay ne de omnibüs çalıştırılabildi. Şirketin 1873 Nisan'ındaki omnibüs işletme talebi de bu arada reddedildi. Ret gerekçesinde şöyle deniyordu: "Beyana hacet olmadığı üzere, tramvay şartnamesinin 16. maddesinde, şehrin sair mahallerini tramvay merkezlerine bağlamak için münasip mevkilerde omnibüs işletileceği ve mukavelenin üçüncü maddesinde dahi şehrin sair tarafları ile irtibat temini için imtiyaz şeklinde olmamak üzere şirkete omnibüs işletme ruhsatı verilmiştir hükmü bulunsa da, bu hüküm henüz tramvay hattı tesis edilmemiş yerler için geçerli değildir. Dolayısı ile şirketin Üsküdar'da omnibüs işletme talebi uygun görülmemiştir"[103].

Osmanlı Hükümeti gerek Üsküdar'da gerekse şehrin diğer mahallerinde omnibüs işletme taleplerini reddederken esas itibariyle bu işten yeteri kadar gelir temin etme amacını güdüyordu. İşletme ruhsatını tramvay şirketine verip bir tekel yaratmaktansa, işleyecek araba başına ayda iki altın (Osmanlı lirası)

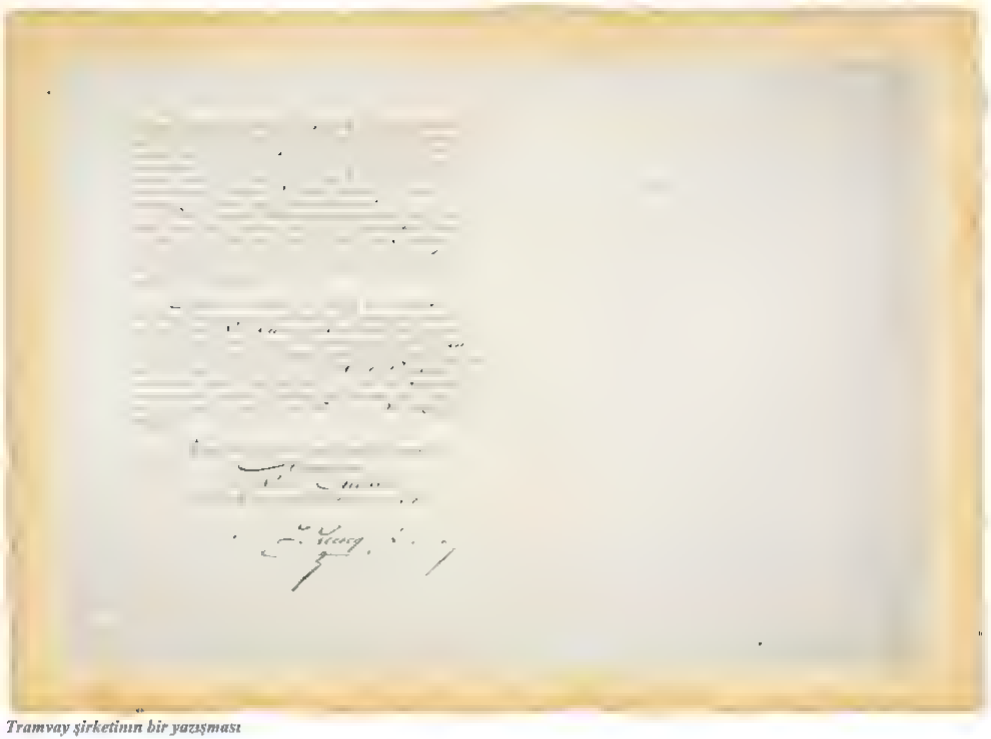
102 BOA, ŞD, no. 675/14.
103 BOA, ŞD, no. 679/15.

vergi ödeyebilecek her işletmeciye ruhsat verilmesi daha uygun bulunmuştu. Hal böyle olunca Mahmut Bin İyad, yeniden Üsküdar'dan Çamlıca ve Kadıköy'e omnibüs işletme izni istedi. Hatta bu amaçla yurt dışına omnibüs arabaları dahi ısmarladı. Bu arada Üsküdar halkı da kendi arasında örgütlenmiş, 30 bin lira sermayeli bir şirket oluşturmuş ve Üsküdar'da omnibüs işletmek için 14 sene süreyle kendilerine imtiyaz verilmesi amacıyla Şehremaneti'ne başvurmuşlardı. Başvuruda şirketin teşekkülü yanında bir mukavele metni de mevcuttu. 14 Eylül 1873 tarihini taşıyan bu mukaveleye göre, Üsküdar ve havalisinde omnibüs işletmek üzere 12 kişiden oluşan bir yönetim meydana getirilmişti. Yönetimdeki kişiler şunlardı:

Varidat-ı Umumiye Muhasebecisi Münir Efendi
Eski Maden Müdürü Ziya Efendi
Nuri Efendi
Eski Şehbenderlerden Hacı Halil Efendi
Tercüme Odası halifelerinden Ahmet Hilmi Efendi
İleri gelen tüccardan Hacı Ahmet Efendi
Arnetocon Efendi
Sarraftan Çıracıoğlu Artin Efendi
Tüccardan Hasan Kâşif Efendi
Saray-ı Hümayun Taşcıbaşısı Arakel Efendi
Tüccardan Sunullah Efendi
Tüccardan Ara Saço Efendi

Kurulan şirketin idare merkezi Üsküdar'da olup, Galata'da bir şubesi bulunacaktı. Şirket luzum göreceği yerlere, belediye kanunlarına uymak suretiyle, duraklar yapacak, ahırlar ile arpa ve saman ambarları inşa edecekti. Durak yapılacak yerlerin arsası şirket tarafından satın alınacaktı. Omnibüs arabaları Üsküdar ve havalisinde geçişe uygun sokaklarda işleyecekti. İşletilmesi düşünülen hatlar şunlardı: Birinci hat: Büyük iskeleden Eski Hamam Caddesi'yle Doğancılar, İhsaniye ve Çamlıca'yı dolaşarak Karacaahmet'e ulaşacak. İkinci hat: Büyük İskele'den çarşı yolu ve Ahmediye'den yine Karacaahmet'e ulaşacak. Üçüncü hat: Büyük iskeleden Bülbülderesi yoluyla İcadiye, Bağlarbaşı, Tophanelioğlu'ndan Kısıklı'ya varacak. Dördüncü hat: Büyük İskele'den Beylerbeyi'ne ve oradan Tophanelioğlu'na. Beşinci hat: Yokuş tadil olunabilirse Büyük iskeleden doğrudan doğruya Selamsız'a gidecek. Bu hatlardan ayrı olarak Kadıköy ve Haydarpaşa taraflarına çalışacak omnibüslerin güzergâhları da şöyleydi: Birinci ve ikinci hatlar merkez alınmak suretiyle Karacaahmet'ten Haydarpaşa ve Kadıköy'e ve yine Karacaahmet'ten Nuhkapısı yoluyla Bağlarbaşı ve Koşuyolu'ndan kezalik Haydarpaşa'ya ve üçüncü yol üzerinde bulunan İcadiye'den sağ tarafa saparak Selamsız ve Yenimahalle ve Çinili yoluyla Eskivalide'den ve Bağlarbaşı ve Koşuyulu'ndan kezalik Haydarpaşa ve Karacaahmet'e ve bu yollardan çarşı boyundaki çeşme ve Atpazarı'ndan Çavuşderesi nihayetine gidecek ve Çinili yokuşu düzeltildiği takdırde Çavuşderesi'nden Yenimahalle'ye kadar uzanacaktır. Kısıklı yolu da Alemdağı'na kadar gideceği gibi Erenköy demiryolu istasyonundan Kozyatağı yoluyla Kayışdağı'na kadar işleyecektir.

Görüldüğü üzere omnibüs şirketi Anadolu yakasında hemen her yerleşim birimine ulaşacak tarzda bir güzergâh belirlemişti. Mukaveleye göre şirket belediyeye vergi ödemeyecek, buna karşılık arabaların geçeceği yolların düzeltilmesini gerçekleştireceği gibi bu yolları iyi halde tutmaya da mecbur olacaktı. Arabaların işleyeceği yolların her bir hattı kıtalara taksim olunup her bir kıta sözü edilen dört yol ağızlarına ulaşacaktı. Yolculardan kıta itibariyle ücret alınacaktı.



Tramvay şirketinin bir yazışması

Yolda binip inen yolcular da kıta ücreti ödeyeceklerdi. Adam başına alınacak ücret beher bin metre mesafe için kırk parayı geçemeyecek, tarifeler bu esas üzerine hazırlanacaktı. Askerler Üsküdar, Beylerbeyi, Çamlıca ve Haydarpaşa dâhilinde olan hatlar için yirmişer para, bunun haricindeki hatlar için yarı ücret ödeyeceklerdi. Şirketin adı Üsküdar Omnibüs Şirketi olup imtiyaz müddeti 10 yıl olarak belirlenmişti. Üsküdar Omnibüs Şirketi ile yapılan mukavele ve şartname ile şirketin nizamnamesinde yer alan diğer bazı hususlar şunlardı:

-Şirketin icra edeceği tamir ve tesviyeden dolayı yollara ve lağımlara zarar verildiği takdirde bunların düzeltılmesi görevi şirkete aittir. Şirketin omnibüs işleteceği sokaklarda her nevi adi yolcu ve eşya arabası işleyecektir. Şirketin imtiyazı dâhilinde olmayan mahaller için muayyen vakitlerde ve muntazam surette işleyecek arabaların sokaklardan geçişine engel olunmayacaksa da, her hangi bir şahıs veya kumpanyaya omnibüs işleyen sokaklarda muntazam surette ve muayyen saatlerde araba işletmesine izin verilmeyecektir.

-Rağbet üzerine şirket tarafından gösterilen daire dâhilinde lüzumu kadar omnibüs arabası işletilecektir. Şirketin dışarıdan getireceği araba, hayvanlar ve diğer lüzumlu edevat bir defalık gümrükten muaf olacaktır.

-Şirket, iş bu mukavele haricinde hareket ettiği takdirde Osmanlı kanun ve nizamları çerçevesinde mesul tutulacaktır. Şirket, sahip olduğu imtıyazı başka bir şahsa veya kumpanyaya devredemeyecektir. İmtiyaz fermanı tarihinden itibaren 6 ay sonra iade edilmek üzere şirket 2.000 liralık esham-ı umumiyi

Tramvay şirketinin bir yazışması

depozito olarak hazineye tevdi edecektir. Bu müddet zarfında omnibüs arabaları işlemeye başlamadığı takdirde meblağ-ı mezkûra el konulup imtiyaz feshedilecektir. Şirket, beher araba için bir defalık olmak üzere Şehremaneti'ne kayıt parası olarak araba başına birer altın verecektir. Buna karşılık her arabanın birer numarası olacaktır.

-Şirket, gerek omnibüs arabaları gerekse yollar hakkında ileride devlet tarafından konulacak usul ve nizamlara uyacaktır. Yolların tamir ve düzenlenmesi Şehremaneti tarafından belirlenecek kurallara uygun olarak yapılacaktır. Şirket arabaların işleyeceği sokakların kaldırımlarını kendi hesabına olarak tamir ve tesviye edeceği gibi, yapacağı ahır ve arpalıkların mevkiini evvelden tayin ederek Şehremaneti'ne bildirecektir. Araba, hayvan ve koşumların sağlam ve iyi durumda bulunmaları gerektiğinden üç ayda bir Şehremaneti bunların muayenesini yapacaktır. Ahırlar temiz tutulup içinde lüzumundan fazla gübre bulundurulmayacaktır.

-Şirket istihdam ettiği arabacının esnaf tezkeresine ismini, şöhretini, ikamet yerini, kullandığı arabanın numarasını yazacak, şirkete mahsus olarak arabacıya ayrıca bir belge de verilecektir. Şehremaneti ihtiyaç duyduğunda bu belgeleri kontrol edebilecektir. Görevi bırakan arabacıların ellerindeki belge geri alınacaktır. Elinden belgesi alınmış veya henüz verilmemiş olan arabacıları şirket istihdam edemeyecektir. Vazifelerini suistimal veya nizamname aleyhine hareket eden arabacıların belgeleri ellerinden alınacak ve şirket bunları çalıştıramayacaktır. Arabacılar Osmanlı Devleti vatandaşı olacaktır. Tek tip kıyafet giyeceklerdir. Arabacılar 20 yaşından aşağı olamayacaklardır.

-Arabalar belirlenen yerler dışında durmayacaklardır. Beygirlerin sağlam olmasına dikkat edilecek, Şehremaneti buna aykırı bir hal tespit ederse arabanın numarası müfettişler tarafından kayda geçilip gereken yapılacaktır. Arabalar 10 ikiden fazla kişi almayacaktır. Omnibüs arabaları hakkındaki nizamname müşterilerin görüp okuyabileceği yerlere asılacaktır. Arabalar sağlam ve temiz olmadıkları takdirde işletme ruhsatı alamayacaklardır. Sakat hayvanlar arabalarda kullanılamayacaktır.

-Arabalarda 5 yaşından 10 yaşına kadar olan çocuklar yarı ücret verecek, beş yaşından aşağı çocuklar ücret ödemeyeceklerdir. Kadınlara mahsus olmak üzere ayrı arabalar işletilecektir. Ön kapıyı kapamayacak şekilde, ayak arasında veya diz üzerinde tutulup kimseyi rahatsız etmeyen eşyalardan ücret alınmayacaktır. Arabalara sakil eşya kabul edilmeyecektir.

-Şirket tarafından, yolcuların istirahatını temin ve güneş ve yağmurdan korunmaları için 20'şer kişilik duraklar yapılacaktır. Arabalar güneşin doğuşu ile çalışmaya başlayacaklar, güneşin batışından bir saat sonrasına kadar işleyeceklerdir. Karanlık bastırdığında, arabaların ön ve arka tarafları ile içlerini aydınlatmak üzere fenerler yakılacaktır. Arabaların hareket saatleri gazetelerle ilan edileceği gibi, görülür yerlere asılacaktır.

-Arabalarda unutulan eşyalar idare tarafından saklanacak, gazetelere ilan verilerek sahibi bulunduğunda eşya iade edilecektir.

-Arabaları çeken atlar normal şartlarda tırıs, köşe başlarında, kalabalık yerlerde ve yokuşlarda eşkin giderek, geliş gidişleri engellemeyecektir. Arabacılar arabanın idaresini ve ellerindeki belgeyi kimseye vermeyeceklerdir. Arabacıların sarhoş olarak araba kullanmaları, yolda uyumaları, hava ne kadar sıcak olursa olsun elbiselerini çıkarıp gömlekle durmaları, soğuk havalarda da kışlık elbiselerinin üzerine başka bir şey giymeleri yasaktır. Hayvanların meydanlardaki ağaçların yapraklarını yemesi önlenecektir.

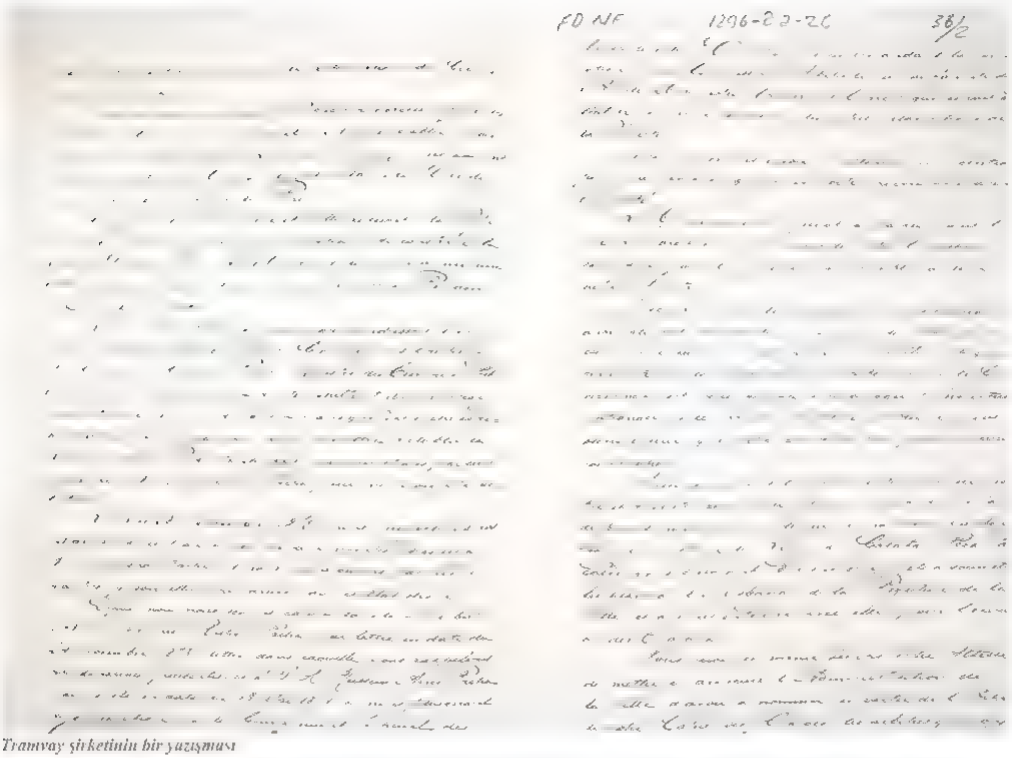
-Arabacılar yolda tesadüf edecekleri asker bölüğü veya kalabalık bir grubu yarıp ortasından geçmeyecek, hayvanları hırpalayıp dövmeyecektir. İki araba karşılaştığında ikisi de sağ taraftan gideceklerdir.

-Şirketle ilgili hususlardan bazıları nizamnamede şöyle belirlenmişti: Şirketin sermayesi 50.000 lıra olup bu sermaye 10.000 hisseye bölünmüştür. Bunların 3000'i kurucular tarafından satın alınacak, kalan 7000 adedi de halka arzedilecektir. İleride lüzum görülürse şirket genel kurulunun kararıyla 10.000 hisse daha çıkarılabilecektir.

-Şirketin idaresi ve işlerinin yürütülmesi bir idare meclisi tarafından yerine getirilecektir. Meclisin azaları 12 kişiden ibaret olup, görev süreleri 5 yıldır. Meclis her sene kendi başkanını seçecektir. Azanın çoğunluğu hazır bulunmadıkça meclis kararları geçerli olmayacaktır. Toplantılar ihtiyaç duyulan zamanlarda gerçekleşecek, kararlar hazır bulunanların çoğunluğu ile alınacaktır. Oyların eşit olması halinde başkanın bulunduğu tarafın reyi tercih edilecektir.

Yukarıda kısaca değinilen esaslar üzerine kurulan şirketle yapılan mukavele ve şartname hükümleri 25 Eylül 1873 tarihli irade ile kabul edildi[104]. Bu şekilde gerekli iznin alınmasıyla Üsküdar tarafında omnibüsler çalışmaya başladı. Şehrin Anadolu yakasında tramvay da olmadığından omnibüslerin toplu taşımacılığa katkısı ve insanların bundan duyduğu memnuniyet tartışılmazdı. Ama Avrupa yakasında işleyen omnibüslerde rastlanan şikâyetlerin benzeri kısa süre içinde burada da ortaya çıktı. Nitekim Basiret'in bu konuyu da ele alıp sayfalarına taşıdığı gözlenmektedir. 3 Temmuz 1874 tarihli gazete nüshasının şehir mektupları sütununda şunlar yazılıydı:

104 BOA, Meclis-i Tanzimat Defteri, no.4.



Tramvay şirketinin bir yazışması

"Basiret'in 15 gün kapatılmasından dolayı birkaç gün Çamlıca taraflarına gidip ahbaptan birinin hanesinde misafir kalmıştım. Usküdar omnibüsleri Çamlıca'ya gidiş gelişi bir dereceye kadar kolaylaştırdıysa da hal böyle devam ederse ileride Çamlıca'ya gidecek adam kalmayacak gibidir. Sebebi malum ya, omnibüsler getirdikleri kolaylık yanında bir de ortaya bir müşkilat çıkardılar ki, kolaylık zorluğun yanında çok hafif kalıyor. Zorluktan maksadım, omnibüslerin meydana getirdiği tozların yaz günlerinde özellikle de rüzgârlı havalarda insanları ne derece rahatsız ettiğidir. Böyle zamanlarda, Üsküdar'dan Bağlarbaşı'na bir araba hareket ettiği vakit yol kenarında bulunanlar sanki bir süvari alayı harekete geçmiş hissine kapılıyorlar. Zira ortalık o derece toza boğuluyor, göz gözü görmez oluyor. Bu tozlar insanları rahatsız ettiği gibi evleri de berbat ediyor. Araba Kısıklı'da veya Bülbülderesi'nde iken Bağlarbaşı'nda ve Tophanelioğlu'nda göz gözü görmüyor. İki taraflı köşkler, köşk halinden çıkıp, sarı çamurdan mamul garip bir cisim haline dönüşüyorlar. Bir de arabaların içinde bulunanların halini düşünün. Üsküdar şirketinin yaptığı hayırlı iş insanları ne kadar memnun ettiyse bu mahzurlar da o derece meyus ediyor. Aslında hiçbir şey çaresiz değildir. Bülbulderesi'nden Çamlıca'ya kadar kuyular kazdırılıp buralardan çıkarılacak su ile yollar sulattırılsa hem tozların önü alınır, hem de omnibüslere olan rağbet birkaç misli artar"[105].

105 İstanbul Mektupları, s. 302.

Üsküdar omnibüsleri her şeye rağmen çalışmaya devam etti. 18 Haziran 1875 tarihli Basıret Gazetesi'nde çıkan bir haberden anlaşıldığına göre Üsküdar tarafı omnibüsleri, ulaşıma elverişsiz sokaklarda, etrafa toz saçmaya devam ederek faaliyetlerini sürdürmekteydiler[106]. Hatta 12 Kasım 1875 tarihli bir yazıda omnibüslerin Boğaziçi'nde de çalıştırılması talep edilmekteydi. Boğaziçi'nde yolcu taşımakta olan Şirket-i Hayriye, Üsküdar'a sık sık sefer yaptığı halde buradan ötesi için keyfi bir uygulama yapmakta ve yeteri kadar vapur işletmemekteydi. Eğer Üsküdar şirketi Boğaziçi'nde omnibüs işletirse Üsküdar'a kadar vapurla gelecek yolcular, burada Şirket-i Hayriye'nin keyfini beklemeden omnibüslerle istedikleri yere ulaşabilirlerdi. Bu durum halkın memnun olmasına da yol açardı[107].

HİZMETE GİRİŞİNİN İLK YILLARINDA ATLI TRAMVAYIN TOPLUM HAYATINA ETKİLERİ

Şehiriçi kara ulaşımının büyük oranda yaya olarak gerçekleştiği, pahalı olmasından dolayı insanların pek de rağbet etmediği binek atları ve arabaların belirli bir kesime hizmet verebildiği İstanbul'da tramvay ve omnibüslerin çalışmaya başlaması halkın rahatı açısından çok önemli bir gelişmeydi. Bu sebeple bu yeni ulaşım araçları büyük rağbetle karşılandı. İnsanlar hayatlarını kolaylaştıran bu araçlara binmeye başladılar. İlk günlerdeki memnuniyet zamanla bir takım olumsuzlukların yaşanması yüzünden şikâyetlere yol açsa da yeni ulaşım araçları giderek toplum için vazgeçilmez bir konuma geldiler. Dolayısı ile İstanbul'un toplumsal hayatının birer unsurunu oluşturdular. Bu yönleri ile gerek tramvay, gerekse omnibüs gazete haberlerinin de konusu olmaya başladılar. Bunlar arasında, Basiret gazetesi sahibi Ali Efendi'nin gözlemlerinin ayrı bir önemi vardır. İstanbul'daki gündelik hayatla iç içe bir gazeteci olan Ali Efendi, bizzat gözlemlediği veya kendisine duyurulan konuları gazetesinde şehir mektupları adı altında yayınlamaya başladı. Çok değişik konulara değinilen bu mektuplarda yeni ulaşım araçlarının toplumsal etkisini tespit etmek mümkün olduğu gibi, o yıllarda İstanbul sokaklarının hali de belirlenebilmektedir. Şimdi bu mektuplardan bazı örnekler vermek suretiyle tramvay ve omnibüsün gündelik hayattaki konumlarına bir bakalım.

25 Ağustos 1871:*Tramvay Şirketi:* "Tramvay şirketi, uygulamalarını yavaş yavaş bir yoluna koyuyor. Malumunuzdur kı, bundan önce bir arabaya 150 kişi dolar ve bin bir ayak üzerinde bulunur idi. Şımdi arabalarda kaç kişilik yer varsa o kadar müşteri alınmakta ve herkesin huzuru ve rahatı muhafaza edilmektedir. Duraklarda boyunları torbalı birer memur bulundurulup, bunlar çıkan yolculardan bilet almaktadır ki, şu hal bundan sonra seyahat esnasında yolcu saymaya gerek bırakmayacaktır. Şimdiki halde tramvayların kusuru yoldan çıkmalarıdır. Şirket buna bir çare bulmalıdır."

14 Kasım 1871: *Tramvayın Geçtiği Sokakların Durumu:* "Şu tramvay şirketi kurulduğundan beri arabalarının geçtiği yollardan tamir gerektirenlerin tanzimine

gayret gösterildiğini memnuniyetle görüyorduk. Ancak Sirkeci iskelesinden Yenikapı'ya değin yolların bazı cihetlerinde umduğumuzu bulamayacağız gibi görünüyor. Ez-cümle Sultan Beyazıt'den Hasan

106 İstanbul Mektupları, s. 427. Araştırmam sırasında, Üsküdar omnibüslerinin hangi yıla kadar çalışmaya devam etkileri konusunda bir bilgiye rastlayamadım. Bununla beraber yolların elverişsizliği yüzünden, şehrin Avrupa yakasında işleyen omnibüslerden birkaç yıl sonra, 1870'lerin sonuna doğru, Üsküdar omnibüslerinin de faaliyetlerine son verdiği, bu ulaşım aracından artık söz edilmemesinden anlaşılmaktadır.
107 İstanbul Mektupları, s. 452-453.

Paşa Hamamı'na kadar büyük caddede Sırmakeş Hanı tarafındaki dükkânlar, tramvayın geçtiği yol hizasına göre tamir edilmişse de karşı taraf olduğu gibi kalmıştır. Bu durumda tramvaylarla karşılaşacak arabaların geçişlerinde müşkülat çekilecek ve ayrıca tehlike de arzedecektir."

22 Aralık 1871: *Tramvay Arabaları:* "Bundan iki gün önce akşamleyin Salıpazarı taraflarında bir biçare daha telef olup gitmiştir. Bu kazanın, Galata'nın dar olan Sandıkçılar Caddesiyle İstanbul'un Hasanpaşa Karakolu gibi yerlerde meydana gelmeyip de yeteri kadar geniş olan Salıpazarı Caddesinde olmasına hayret edilmektedir. Acaba bunun sebebi nedir? Şu biçare adam, kendisini arabanın önünden çekemeyecek surette sersem veya sarhoş mu idi? Yoksa arabacılar şirketin imtiyazına güvenerek önlerine gelenleri serbestçe ezmeyi alışkanlık haline getirdiklerinden mi oldu? Tabii ki, arabacıların ihtiyatsızlığı bu kazada rol oynamıştı. Kanaatime göre, şirket bir nizamname ile arabaların hal ve hareketlerini düzenlemeli ve Şehremaneti'nce de, lazım gelen yerlerde memurlar bulundurulup arabacılardan nizamnameye aykırı hareket edenler uyarılmalıdır. Bu şekilde kazaların önü alınabilir."

25 Ocak 1872: *Tramvayla Rekabete Giren Arabacılar:* "Tramvaylara rekabet olmak üzere arabacı esnafının dahi aralarında bir şirket yaparak Köprübaşı'ndan Aksaray'a kadar adam başına yüz para alarak müşteri taşımakta oldukları memnuniyetle görülmüştür Arabaları dahi şimdilik mümkün mertebe

muntazamca bulunmuştur. Fakat şu var ki, esnaf İstanbul'un epeyce ileri gelir esnafından olduğundan, böyle bir işi çoktan yapıp meydana getirmeli idiler. Yoksa öyle tramvay arabaları müşteri ile dolu olarak gelip gitmeye başladıktan sonra işe girişmek ticaret kurallarını bilmemek anlamındadır. Ne çare!... Bizim hangi esnafımız olur ise olsun, kâr ve ticaretlerinde -ekseriya haris olduklarından mıdır nedir layıkıyla bilinemiyor- mesela sattıkları bir şeyin ticaretinde % 20, 30 ve bazen dahi yarı yarıya kazanca bile kanaat etmedikleri çok kere görülmektedir. İşte bu kabilden olarak geçen gün Köprübaşı'nda bu kira arabalarından birine dört kişi olduğumuz halde binip Aksaray'a kadar on kuruşa götüreceklerini arabacılar söylediler. Biz ise Yüksekkaldırım'a gideceğimizden Aksaray'dan Yüksekkaldırım'a kadar kaç kuruşa gideceklerini sorduk. 25 kuruştan aşağı gitmeyecekleri cevabını verdiler. Artık biz hayret ederek o arabalar ile ne Aksaray'a gittik ne de bindik. Ey şimdi bu oldu mu? Demek bu arabaların daha ilerilere kadar müşteri taşıması, ancak tramvayların oralara kadar işlemesine bağlıdır. Bu ise ticarette ne derece cahil olduğumuzu gösterir."

22 Kasım 1872: *Tramvay Arabaları ve Gaz Fenerleri:* "Okurlarımız Ramazan ayında Galata'da olduğu gibi İstanbul tarafında da tramvayların gece işlemesini istiyorlar. Vakıa bu istek güzel bir şey ise de tramvayın gece İstanbul sokaklarında işletilmesindeki mahzuru unutamayız. Mahzur şudur: İstanbul sokaklarında gaz fenerleri yok. Sokaklar karanlık ve bazı mahalleler dar olduğundan gece işletildiği takdirde, ekseri gündüzleri bile olduğu gibi, geceleri dahi belki de daha fazla sakatlık vukubulur. Onun için şehrin İstanbul tarafında gece tramvay işlemesi için evvela sokakların gaz fenerleriyle aydınlatılması gerekir. Bu ihtiyacın giderilmesi, yalnız tramvayın işlemesi için değil, sokakların aydınlatılması medeniyetin icabı olduğu için de gereklidir."

14 Aralık 1872: *Tramvay hattı:* "İşitiyoruz ki, Kasımpaşa iskelesinden Papaz Köprüsüne kadar bir tramvay hattı yapılacak ve mezkûr iskeleye köprü içinde işleyen vapurlar dahi uğrayacak imiş. Bunun birincisine inanıyorsak ise de ikinci rivayete pek de itimat edemiyoruz. Galiba bu oraların ahalisinin hayalidir. Çünkü biçareler bunun için pek çok dilekçe verdiler, bir semeresi görülmedi. Eğer bu kere kabul olunduysa teşekkür ederız. Lakın hıç ümit etmiyoruz. Ancak şuna hayret ediyoruz ki, neden bu tarz medeni araçlardan onlar mahrum ediliyor? Her ne ise bu arzularının süratle yerine getirilmesini temenni ederiz. Molla Gürani taraflarına da tramvay gidecekmiş. Acaba şimdiki sokaklardan mı geçecek? Öyleyse oraların ahalisi şimdiden kazalara alışsınlar. Zira oralarda öyle dar sokaklar vardır ki, araba değil, insan bile pek korku ile geçer. Demek isterim ki, tramvayı işletmeden evvel sokakların genişletilmesi çaresine bakılsın ve ondan sonra tramvay getirilsin. Edirnekapısı'nda tramvay işleyecek ve Fatih'e Devehanı tarafından çıkacak diye bir şey işitirdik. Bu havadis bir zamandan beri unutulmaya başladı. Oraların yolları da genişletilmeye muhtaç ise de Molla Gürani taraflarına göre daha elverişlidir. Tramvayın her halde Şehzadebaşı yoluyla Devehanı önünden geçerek Edirnekapı'ya kadar işletilmesi bütün ahalinin beklediği bir şeydir."

25 Mart 1873: *Tramvay Biletçilerinin Uygunsuz Halleri:* "Tramvay idaresine bir ihtarımız var. İki arabadan birini tamamen erkeklere ve diğerini de ikiye bölerek yarısını erkeklere diğer yarısını da kadınlara tahsis etmiş. Kadınların oturduğu yeri güzelce ayırmış. Bundan amaç, kadınları erkeklerle karışık bindirmemektir. Bu kaidenin umumi olması, yani tramvaya binen müslüman kadınlarının yanında hiçbir erkeğin bulunmaması gerekir. Öyle değil mi? Eğer kaide bu ise tramvay idaresi de bilir ki, buna tramvay biletçiliği eden bir takım heriflerin de uyması gerekir. Lakin onlar bu kaideye riayet etmiyorlar.

Kadınlara bilet vermek için içeri girdikten sonra, bir kenarda yer bulurlarsa sigarayı yakıp oturuyorlar. Yer bulamazlarsa ayak üzerinde kayışa asılarak kadınlarla sohbete girişiyorlar. Hele Aksaray'dan Samatya'ya işleyen arabalardaki biletçilerin bu tarz hareketlerini söylemeye bile utanıyorum. Bu halleri tramvaya binen erkekler görüyor. Hepsinin hamiyetine dokunuyor. Biletçiler şimdiye kadar bir tembih görmediklerine teşekkür etsinler. Lakin böyle giderse artık bilmem ne olur. İdare böyle biletçi adında birtakım rezilleri arabalara doldurup da müslümanların din ve ahlaklarına aykırı olan bu edepsiz hareketlere kayıtsız kalmasın. Bunları ıslah etsin. Zira İslam ahlakı bu tür şeylerin meydana gelmesine cevaz vermez. Tramvay ise üzerinde taşıdığı bazı yolsuzluklarıyla beraber, böyle edepsizleri taşımak ve onların zevkine hizmet etmek için değil, umumun istirahatı için yapılmıştır. Bizden dostane bir ihtar."

24 Mayıs 1873: *Tramvaylarda Kadınlara Uygunsuz Hareketler:* Kadınlara Hürmetsizlik: Geçen gün tramvayın yanında duruyordum. Tramvay arabaları geldi. Erkek kadın bir takım kişiler birikmiş, tramvayı bekliyorlar. Araba gelir gelmez, erkekler bir hücum ile arabanın birine doldular. Malum ya arabanın biri de kadınların. Lakın erkekler ona da hücum ettiler, kadınlara yer kalmadı.

Biletçiler: "Efendiler, bu araba kadınlara mahsustur, siz ineceksiniz", dediler. Kimse kulak asmadı. Herifler biraz daha ısrar etti, içlerinden birkaç münasebetsiz: "Kadınların ne demektir, onlar varsın yayan gitsinler", diyerek cevap verdiler. Biletçi de, "Onlar kadın, pek yürüyemez, siz yayan gitseniz daha munasip ve âlâ olur", dediler ise de kimse ehemmiyet vermedi. Nihayet araba gitti, kadınlar orada ayak üzerinde kaldılar.

Şimdi siz bunu beğendiniz mi? Her millet kadınların haklarına özellikle riayet ve dikkat eder. Biz bunun aksine olarak işte böyle onlara mahsus arabalarla kolaylıkla gidebilmeleri haklarını bile gasp ediyoruz da, kendimiz rahatça gidip, onları kucaklarındaki çocuklarıyla sokaklarda yayan yürütüyoruz.

Kadınların fizıki zayıflıklarını düşünmüyoruz. Ama bu yalnız arabalar da değil her yerde. Bilhassa özel günlerde ve mesire yerlerinde, elimizden geldiği kadar onları rahatsız ediyoruz. Hatta geçende mevlit alayında kadınlara yapılan edepsiz hareketler tarifsiz bir hâl almıştı. Velev ki, başı açık fahişe olsun. Cebren tasallut ne demektir? Kendi yoluna giden ve genel ahlaka aykırı hareket etmediği halde kadınlara fahişe muamelesinde bulunarak taciz etmek, ar ve hayâ perdesinin yırtılması değil midir? Biz daha ne kadar bu münasebetsizliklere devam edeceğiz?

Mesire yerlerine her milletten kadın ve erkekler geliyor. Onların erkekleri böyle aç kurt sürüye salar gibi kadınlara hücum ediyorlar mı? Tekrar ederiz ki, bu tür şeyler meşru değildir. Dosta düşmana karşı pek ayıptır. Zira cemiyetten birkaç ferdin kötü hareketiyle bütün millet zan altında kalabiliyor. Bunu bilen bir türlü, bilmeyen bir türlü manalar verir, kimi nalına kimisi mıhına vurur. Bu tür hareketler gayr-ı meşru ve günahtır.

28 Haziran 1873: *Omnibüs Arabaları:* "Tramvay idaresinin yeni getirdiği omnibüs arabaları hakkında bir ilanını gördüm. İlan pek anlaşılmamakla beraber tramvay yolcularına piyango kazanmayı vaat ediyor. Evvela bu arabaları getirdiği için teşekkür ederiz. Lakin doğrusunu söylersek bunlar için istenen yarım mecidiye fiyat pek fahiştir. Bu arabaların Avrupa arabaları gibi olacağı söyleniyor. Hâlbuki onların ücreti saatte 21 kuruştur. Ama bizdekilerin piyangolu olduğu söylenecek.

Ama bir düşünülsün, bu biletler ne kadar sürecek? Ayrıca buradan piyango çıkmasını beklemek, bahr-i muhitte istavrit avlamaya benzer. Bu piyango usulünün halkın rağbetini artırmaya ve şirketin kazancını çoğaltmaya yarayacak bir uygulama olduğu anlaşılıyor. Fakat kımse kendisine kura isabet edeceğini beklemesin. Bir de bu arabalar sur dışına çıkmıyorlar. Bu ne demek? Mademki saat hesabı denilerek bir de fiyat konmuş, bunun üzerıne arabaların sur dışına çıkmamasına bir türlü aklım ermiyor. Çünkü mademki saatte yarım mecidiye isteniyor, herkes keyfine göre hareket edebılir. Mesela isteyen ve kesesine güvenen arabayı 8-10 saatliğine kiralayıp mesıre yerıne gıdebilir. İdarenin vazifesi saatte yarım mecidiyesini almaktır. "Dışarı gitmem" sözü biraz münasebetsiz düşüyor. Bununla beraber bu arabaların getirilmesine yine teşekkür ediyoruz. Zira bizim arabacıların insafsızlığı artık nihayet dereceye varmıştır. Bir gezintiye iki lira alıyorlar. Hatta Macuncu tarafında bir tek kupa peydah olmuştu. Bir günlük ücreti üç lira imiş! Gördünüz mü ticareti? Bir de beygir yoruluyor. Sabahtan akşama kadar tahammül edemiyor. Çoğu zaman yokuşlarda yolcular arabadan iniyorlar. Beygirleri günde bir kere olsun değiştirmek için birkaç durakta fazla hayvan bulundurulsa, arabalara perde konsa pek münasip olur."

5 Temmuz 1873: *Tramvay İdaresi:* "Önceki ihtarımız üzerine tramvay idaresi binek arabaları için verdığı ılanı kaldırdı. Fakat yenisinden de hâlâ bir eser yok. Ahali namına süratle yeni araba tarifesinin yayınlanmasını istiyoruz. Bir de omnibüsler Beyazıt'tan aşağı inmiyorlar. Bir mahsur yok ise, onlar da Sırkeci'ye kadar inebilirler. Beyazıt'tan Edirnekapı'ya giden omnibüslerde ara duraklarda inenlerden daha az ücret alınmalıdır. Zira Fatih'e iki kuruşa beygir de gidiyor. Bir de kadınlara mahsus araba yok mudur nedir, bazı kadınlar arabacı ile beraber oturuyor. Bu ise biraz çirkince olduğundan bu durumun dahi dikkate alınması gerekmektedir. Bir de mecidiyeyi 23 kuruştan fazlasına almıyorlar. Bunu da halisane ihtar eyleriz."

27 Temmuz 1873: *Omnibüs Arabaları:* "Edirnekapı'ya işleyen omnibüslerin hali yani kadınların arabaların önüne bindirilmesi ve fiyatları hâlâ evvelki gıbı olup, tek bınek arabaları ılanları da henüz yayınlanmadı. Ahali bu konularda idarenin ilgisini bekliyor."

17 Eylül 1873: *Dolmuşlar ve Taşıma Ücretleri:* "Köprübaşı'ndaki işportacıların "Her ne alırsan bir kuruşa" dedikleri gibi Edirnekapı omnibüsleri de nereden binilirse binilsin bir kişiden iki kuruş ücret alıyorlar. Şirket fiyat indirimi konusundaki ihtarımızı kabul etmediği gibi yollarımızı da o hale getirdi ki, rüzgârsız havalarda bile üst baş toz duman içinde kalıyor. Ahali Şehremanetinden bu tozların giderilmesi için arabalarla yollara su dökülmesini bekliyor. Bu arada tanıdığımız bir zat, bundan bir hafta evvel Eyüp'te omnibüslerin birine binip arabanın hareketini beklerken, kadınlara mahsus diğer arabada sadece bir kadın bulunduğundan biletçi "Bir kadına araba gitmez" diyerek kadını aşağı indirmiş. [Müteakiben arabaların ıkisi de ve fakat kadınlara mahsus araba boş olduğu halde hareket ederek Ayvansaray'a geldikten sonra, bir kadın yolcu binmek istemiş ise de biletçı onu da almamış.] Balat'a gelince erkeklerin arabası dolmuş ve birkaç kişi de öteki arabaya bınmişler. Arabanın biri kadınlara mahsus olduğu halde kadınları almayan biletçinin bu tavrını idareye bildiriyoruz. Bu arada Edirnekapı arabalarının ücretleri, hat iki eşit kısma bölünerek alınsa çok daha iyi olacaktır."

18 Ekim 1873: *Omnibüs Arabaları:* "Omnibüs beygirleri için Devehanı ahır ve bir tarafı da samanlık yapıldı. Ahırdaki gübrelerle çürük saman süprüntülerini idarenin seyisleri hanın sokak yüzündeki duvarı dibine yığıyorlar. Böyle giderse Devehanı yakında kaybolacak gibidir. Bu gübrelerden ileride

yağmurlarla hâsıl olacak çamur ve sular Devehanı Caddesi'ni yalnız omnibüslerin geçişine tahsis edecek gibi görünüyor ama galiba bir süre sonra onlar da geçit bulamayacaklar. Bir de şunu ihtar ederız ki, Eminönü'nden Eyüp'e bazen bir bazen de ikişer araba işlettirilmekte ise de kış yaklaşmakta olduğundan yağacak yağmurlar dolayısıyla arabaya ücret vermeye kudreti olmayanlar da bineceğinden müşteri çoğalacaktır. Hem şirket gelirinin artması hem de ahalinin rahatı için bundan böyle Eminönü'nden Eyup'e ve Beyazıt'tan Edirnekapı'ya işleyen arabaların çoğaltılması ve ikişerli olarak hareket etmesi istenmektedir. Bâbıâli'de bulunan memurların çoğu Şehzadebaşı ve Fatih gibi semtlerde ikamet etmekte olup bunların da faydalanabilmeleri için Beyazıt'a kadar gelen arabaların Bâbıâli'ye de inmeleri çok yararlı olacaktır."

27 Şubat 1874: *İstanbul Sokakları:* "İstanbul sokakları kaldırımların bozukluğundan dolayı yürünmez bır hale geldi. Omnibüsler de tatil etti. Yolların yapılması içi Mart'ı bekliyoruz. Âlâ ama bari bu defa olsun dayanıklılığına dikkat olunsa. Bir de her ne kadar temizlik hususuna dikkat ediliyorsa da İstanbul'un bazı tenha yerlerinde sağlığa aykırı pislikler görülmektedir. Zannederiz ki, Şehremaneti'nin alet ve edevatı henüz bunların tamamen yok edılmesi için yeterli değildir. Temizlik hususu hassas bir konu olduğundan bu eksiklıklerin bir an önce giderilmesi gerekir. Bir de tramvayların geçtiği Simkeşhane'de bir yıkıntı olduğu gibi duruyor. Küfecilerin küfeleri de hayli yer zaptettiğinden tramvay geldiğinde iki taraftan bir kişinin bile geçebilmesi zorlaşıyor. Bunun bir çaresine bakılsa."

24 Nisan 1874: *Tramvay Şirketi:* "Tramvay şirketi mecidiyeyi 23 kuruşa alıyor. Mecidiye 24 kuruşa alınıp verildiği halde, tramvay şirketinin bır kuruş aşağısına kabul edışine ne mana verılır? Bu idare resmi daire midir? Ahaliden aldığı para, resmen belirlenmiş bir vergi midir? Bu uygulama ahalinin gücüne gitmektedir. Zaten usulsüz olup bu sebeple güce giden bir usule devam etmek, zannederiz ki, ıyi bir şey değıldir."

24 Ekim 1874: *Tramvay Arabaları:* "Gaz fenerlerinin eksikliği yüzünden Ramazan gecelerinde İstanbul tarafında tramvay arabaları işlemiyor. Galata tarafında geç vakte kadar işliyorlar. Gelip gidenler istifade ediyorlar. İstanbul ahalisi bundan da mahrum. Gerçi sokakların kalabalıklığı cihetiyle bazı kazaların meydana gelmesi ihtimaline karşı Aksaray taraflarında geceleri tramvayların çalışması pek uygun değilse de bari Eminönü'nden Beyazıt'a kadar işlese hem şirket kazanır hem de ınsanlar rahat gidip gelmiş olurlar. Bir de sokakların durumuna değinelim: Fatih'ten öte Çarşamba Caddesi'yle Edirnekapı Caddesi pek bozuk olup çok vakitten beri tamir görmemiştir. O tarafın ahalisi sitem edip, yolların yapılması için, etkili bir devlet adamının burada ıkamet etmesini veya bir münasebetle oradan geçmesini bekliyorlar. Ancak ahali şurasını düşünmelidir ki, sokakları düzenlemek için kendilerinin de gayret göstermeleri gerekir. Bu da nakdi veya fiili yardım olup, bizim ahalimiz ise "Hükümet yapsın" diyerek hiç buralara yanaşmıyorlar. Gerçi hükümet yapar ise de ne ile yapar? Bunlar para ile olur. Bu paraların bu sokaklardan istifade edenlerin kesesinden çıkması lazım gelir. Yoksa devlet taşra ahalisinden aldığı vergiyi İstanbul ahalisinin istirahatı için sarfetmiş olur ki, bu durum hakkaniyete uygun değildir. Her kentin gelişmesi ve bayındır hale gelmesi öncelıkle o kent ahalisinin vazifesidir."

7 Kasım 1874: *Tramvay Hattı:* "Topkapı tramvay arabalarının başlangıç noktası ve umumun gelip geçtiği yer olan Yusufpaşa Çeşmesi'nden yukarıda Tevekkül Hamamı önündeki yol, tramvay ınşaatı sırasında şirket tarafından çukurlaştırılmıştı. Şimdi özellikle kış aylarında ziyadesiyle suların birikmesinden

dolayı, zaten dar olan yoldan geçişler hayli zorlaşmıştır. Hele tramvay arabalarının karşısına tesadüf eden sair araba ve yolcular ekseriya kaçışmak zorunda kalmaktadırlar. Bu güçlükten dolayı yağmurlu havalarda civar ahalisi bu sokaktan geçmez olmuştur. Bu sokakta biriken suların giderilmesine yönelik bir çare beklenmektedir."

2 Ocak 1875: *Tramvay Şirketi Senetleri:* "Haber alındığına göre tramvay şirketi hissedarlarına temettü ve faiz vermeyecekmiş. Bir memlekette tramvay, omnibüs ve bunun gibi sair şirketlerin tesis ve teşkilinden maksat o belde ahalisinin rahat etmesidir. Hal böyleyken tramvay şirketi şu maksadı tamamıyla yerine getirmeyi başaramamakta, hem taşıdığı ahaliyi arabalara tahammülünden ziyade doldurmakta ve hem de omnibüsler pek çok yolları bozup eski halini arattığından herkesin nefretini çekmektedir. Şimdi de hissedarlara temettü vermeyeceğini duyurması teessüfle karşılanmıştır. Gerçi şirketlerde masrafların artması ve gelirlerin azalması gibi zaruri durumlarda hissedarlara temettü verilmeyebilir ama şirket bu zaruri durumun ne olduğunu bildirmek mecburiyetindedir. Bu şirketin senetleri önceleri asıl bedelinin dört-beş misline yakın fırlayıp rağbet görmüşken şimdilerde diğer şirketlerin senetlerine nispetle pek düşük bir hale gelmesi ve hissedarlarının zarar görmesi üzüntü vesilesidir. Ayrıca memleketimizde göze görünen bir şirketin hisselerinin bu derece düşmesi vatanperverler tarafından da teessüfle karşılanmaktadır. Bu sebeple şirketin temettü vermeme gerekçesinin gazetelerle ilanı herkes tarafından beklenmektedir."

Aşağıdaki şehir mektubunda tramvay şirketinin işletmecilik anlayışı Avrupa ülkeleriyle mukayese edilerek bir panorama çizilmiş ve bu suretle o yıllardaki İstanbul şehrinin nakil vasıtaları açısından içinde bulunduğu konum da gayet güzel bir şekilde vurgulanmıştır: [108]

8 Ocak 1875: *Tramvay Şirketi ve Nakliye Vasıtaları:* "Bir memleketin düzeni ve zenginliği ile ahalisinin servet ve samanının artma sebeplerinden en başlıcalarından birinin de yolların yapılıp ulaşımın kolaylaşmasına, vesait-i nakliyenin mümkün olduğu kadar çoğalmasına bağlı olduğu bilinmektedir.

200 seneden beri Avrupalılar dahi bu kaidenin hükmünü yerine getirmeye başlayıp ilerleme yolunda önlerine gelen engelleri yıkıp "Himmetü'r-ricali takla'u'l-cibale: [İnsanların azmi dağları bile dümdüz eder.]" mefhumuna hakikaten mazhar olmuşlar ve bu sebeple Avrupa kıtasını diğer memleketlere örnek olacak ve onların hayretle baktıkları bir hale getirmişlerdi.

Avrupa kıtasında yer alan devletlerden birincisi hükmünde bulunan Fransa, İngiltere, Almanya ve Avusturya devletleri, şimendifer, posta, omnibüs, tramvay gibi dâhili ve harici vesait-i nakliyenin çoğaltılması ve birbirleri arasında bağlantı kurulması ile hükümranlıkları dâhilinde olan birçok memleketleri bir ülke ve büyük bir şehri küçük bir mahalle haline koymuşlardır. Ezcümle bugün medeniyetin merkezi unvanını alan ve derece-i terakki ve intizamı münasebetiyle nazıresi ancak fotoğraflarda müşahede olunabilen büyük Paris şehrine, 24 saatte ticaret ehli, amele, prens, dünyanın her tarafından yüz binlerle nüfusun gidebilmesi, dışarıdan 12 şimendiferin şehre gelip yine 12 istasyonundan bir o kadar şimendiferin şehirden ayrılması, Paris'in gelişmişlik ve servet artışında nakil vasıtalarının çoğalmasının önemli rolü olduğunu kim inkâr edebilir?

---

108 İstanbul Mektupları, s. 369

Avrupa'nın mamur ve büyük, yekdiğerine bağlı olan meşhur beldeleri arasında bağlantı kuran şimendiferdir. Bunun gibi bir şehrin merkezi ile civardaki mahalleri birleştirip şehiriçi ulaşımı kolaylaştırıp süratlendiren tramvay, şirket arabaları ve omnibüslerdir.

Osmanlı Devleti de Tanzimat'ı kabul etmesiyle Avrupa devletleri gibi iç düzenini sağlamanın gereklerini yerine getirmeye başladığı zamandan beri, yolların ve ulaşımın tanzim ve ıslahıyla vesait-i naklıyenın çoğaltılması gıbı önemli ıcraatları yapmaya başlamış, bu konuda pek çok fedakârlıklar ettiği gibi zuhur eden kumpanyalara dahi münasip veçhile imtiyazlar vermekten geri durmamıştır. Bu gayret şüphesiz ülkenın kalkındırılması, halkın servetının ve geçim kaynaklarının çoğaltılması düşüncesinden ileri gelmiştir.

İşte hükümet-i seniyye, 20 seneye yakındır Osmanlı ülkesinin ekser mahallerinde yol yapma madde-i mühimini, nazar-ı ehemmiyete alıp birçok şoseler açtığı gibi, birkaç mahallerde ve hususen Dersaadet'ten Bosna'ya ve İzmit'ten Bağdat'a kadar şimendifer inşasına başlamaya muvaffak olmuştur. Bu arada vilayetlerin merkezleri ile büyük şehirlerde, saltanat-ı seniyyenin başkentında bu tür, nakliyata mahsus umumi ve hususi araba ve tramvay şirketleri kurulmasına dair talep olunan imtiyazları vermekten geri durmamıştır.

Avrupa'da şehiriçinde vesait-i nakliye, şirket arabalarıyla omnibüslere münhasır olup Osmanlı Devleti, Tramvay İdaresi'nin henüz vücudu meydanda yokken hayırlı ve faydalı birçok şerait ile Istanbul'da tramvay ihdası hakkında, bundan 15-20 sene evvel imtiyaz talep eden bir İngiliz kumpanyasından sarfınazar ederek, Şurayı Devlet kararıyla bu imtiyazı, muteberan-ı tebaa-i Devlet-i Aliyye'den saadetlü Hristaki ve Karapano Efendiler şirketine ita eylemiştir.

Hâlbuki şu ımtiyazın, Karapano Efendi ile ortaklarına ita olunmasından maksat, İstanbul ahali ve sekenesinin kemal-i istirahatla geliş gidişleri maksadından ibaret olduktan başka, kumpanyanın bu bapta edeceği istifade yanında, tramvayın geçeceği sokakların dahi idare tarafından daimi surette düzeltilmesi ile bu yüzden oldukça bir intizamın meydana geleceği düşünülmüştür. Bu sebeple şirketten ahali ve memleketin her suretle istifadesi hususu esas-ı şart olarak 20.000 hisseden ibaret bir tramvay şirketı imtiyazı ihsan buyrulmuştur.

Bu şirket ise ahkâm-ı mukaveleyı tamamıyla ıcra etmeyip, fakat Galata'dan Ortakoy'e ve Köprübaşı'ndan Topkapı ve diğer tarikle Samatya'ya kadar üç caddeye demir döşeyip tramvay işlettirmeğe başlamıştır.

Tramvay şirketı, hiçbır şirketin bidayeten görmediği bir itibarı ve hisse senedatının birden bire üç misline fırladığını görünce, yine Köprübaşı'ndan Eyüp'e ve Galata'dan Şişli'ye kadar omnibüs ve İstanbul ile Beyoğlu'nun ekser büyük caddelerinde hususi olarak kupa arabaları işletmeye başlamıştır.

Ne çare ki, ta başlangıçtan mukavele ahkâmını tamamıyla ifa etmemekte olan harekâtı, şubelerin kimini mahvetmiş ve kiminin de nail olduğu itibarın kaybolması neticesini vermiştir. Şöyle ki:

Arabaların kâfi mıktarda ve nizamında olmamasından, kapasitesinden ziyade müşteri almaya mecbur olması, beklenen istirahatın yüzünü göstermedıkten başka, temızlik ve yolların düzenlilığı konusunda da

eski müspet uygulamalar görünmez olmuştur. 20.000 hisseden 5.000 hissesini piyasaya çıkarıp 15.000 hisseyi kumpanyada alıkoyduğundan, sonraları güya idaresine bir takım sekteler arız olduğu söylentisi ile, çıkardığı beş bin hisseyi dahi sermayesinden üç misli fırlamış iken dört misli düşmesine sebebiyet verip belki ucuz ucuz bunları da toplamaya başlamıştır.

Eğer ki, şirketin muamelat-ı adiyyesi kumpanyaya ait ise de, umuma verilecek fayda veya zarar bahsinin incelenmesi de hükümetin hakkıdır. Tramvay idaresi ise bu makule söylentiler ile hisse fiyatlarının düşmesi ve bu yüzden hisse sahipleri olan kadın, erkek, fukara ve zengın birçok halkın zararına sebep olmasına binaen, hükumet-i seniyyenin bunun sebeplerini kumpanyadan sual buyuracağında şüphe yoktur. Omnibüse gelince, hele bunun İstanbul'dan vücudu kalkmış ise de Unkapanı'ndan Eyüp'e kadar nişane-i nefreti olmak üzere şosesi kalmıştır."

1875 yılı ülke ekonomisi için çok kötü geçmiş ve Osmanlı Devleti birikmiş dış borçlarının faizleri dahi ödemekten aciz kalınca moratoryum ilan edip dış borç ödemelerini durdurmuştu[109]. Bu durum genel bır felaket anlamında olduğundan her türlü ticari faaliyeti etkilemesi de doğaldı. Tramvay şirketinin hisse senetleri esas itibariyle ilk piyasaya verilişinden itibaren rağbet görmüş, dolayısı ile hissedarlar da kazanç temin etmişlerdi. Fakat 1875 yılında Galata Borsası'nda da panik vardı. Şirket hisse senetleri de büyük oranda değer kaybetti. Bu ortamda Mösyö Aleksos ısımli bir borsa oyuncusu tramvay şirketi hisse senetlerinden çok mıktarda alarak kazanç temin etmek istemişti. Ama hisse fiyatları birden düşünce zarara uğrayan Aleksos, imtiyaz sahibi ve şirketin yönetim kurulu üyesi Karapano'yu mahkemeye verdi. Tuttuğu Karakiro ısimli avukat, müvekkilinin tramvay şirketinin hisseleri üzerine yapılan düzmece bir spekülasyon sonucu borsada büyük para kaybettiğini, bu paranın Mösyö Karapano tarafından tazminini istemişti. Diğer taraftan Karapano'nun avukatı Le Chavelier, bu iddialara verdiği cevapta; müvekkilinin Mösyö Aleksos'un para kaybetmesinden çok üzüntü duyduğunu, fakat bundan dolayı hukuken veya ahlaken sorumlu tutulmasının mümkün olmadığını beyan etmişti. İşin aslına bakılırsa, Aleksos daha şirketin kurulduğu yıllarda Karapano'nun tavsiyesiyle birçok hisse senedi almış ve fiyatlar yükselince büyük paralar da kazanmıştı. Aleksos daha fazla kazanabilmek için, son dönemde de hisse satın almış ama fiyatlar bu defa düşünce zarar etmişti[110]. Gerek bu olayda Aleksos'un, gerekse hisselerinin değeri düşen diğer borsa oyuncularının çıkardıkları gürültü büyük olmuştu. Dolayısı ile o günlerde Galata Borsası bu tür söylentilerle çalkalandı ve hadise doğal olarak gazete sütunlarına da yansıdı. Mesela Basiret Gazetesi'nin konuya yaklaşımı ve sayfalarında değerlendırmesi şöyle olmuştu:

19 Mart 1875: *Tramvay İdaresi:* "Hisselerinin fiyatı yirmi liranın üstüne çıkmışken birden bire üç lıraya kadar inen tramvay şirketi, Galata cihetinin Tophane'ye kadar olan biletlerine on para zam yapmış. Gerçi bu kadar zamla hisse değerlerinin düşüşü engellenemez, ayrıca bilet zammı işletmede bir düzeltme yapılması halinde mantıklı olabilir. Hâlbuki şirketin bu konuda hiçbir icraatı yokken zam yapması biraz münasebetsiz görünmektedir."

2 Nisan 1875: *Tramvay İdaresi:* "Tramvay idaresinin halkı zarara sokma konusunda gösterdiği gayret doğrusu her türlü takdirin üzerindedir. Gariptir ki, sair memleketlerde şirketler hem kendileri kazanır hem de halka faydalı olurken İstanbul'daki bir şirket halkın zararına iş yapmaktadır. Bu gibi kumpanyalar senelik kâr ve zararlarının -doğru olmak şartıyla- bir defterini yapıp gazetelerle ilan etmek zorundadırlar.

109 Hakkı Yeniay, Osmanlı Borçları Tarihi, Ankara 1936, s. 47-54.
110 R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, İstanbul 1998, c.I, s. 94.

Şirket zarar etmişse delilleriyle beraber ortaya koymalıdır. Aksi halde şirketin kurucuları ve idarecileri şaibe altında kalırlar. Son alınan temettü dağıtmamak kararıyla ve düşen hisseler sebebiyle binlerce insanın ocağına incir dikilmiştir. Şirket bu davranışının gerekçesini gazetelerle ilan etmek zorundadır."

28 Mayıs 1975: *Tramvay İdaresi:* "Tramvay idaresinin halka külah giydirerek kazandığı paralara dair hükümetin müdahalesini talep etmiştik. Hâlâ bir eser görülmedi. Çünkü tramvay idaresi hâlâ kendi keyfine göre hareket edip kazanmaya devam ediyor. Vatan evlatları bu kadar zarara uğramışken doğru bir hesap göstermeye bile tenezzül etmiyor. Allah aşkına bu nasıl iştir! İdare zarar ettiyse gerekçesini gösterip herkesi ikna etsin. Aksi halde hükümetin gözü önünde yüz binlerle -bunlarda dul kadınlar, saçı bıtmedik yetimler de var- insanı aldatıp paralarını alarak sonra da bir hesap göstermeye bile tenezzül etmemesi kaide tahtında adam soymak olup bu ise hiçbir yerde görülmemiştir. Avrupa'nın şimdiki kuvvet ve serveti şirketlerle olmuştur. Lakin orada böyle işler olmuyor. Zira eğer iflas eden şirket varsa hükümet derhal müdahale edip sebebini sorar. Hissedarlar dahi hukuk yoluna müracaatla işin içinde bir hile sezerlerse yolsuzluk yapanları sonuna kadar takıp ederler. Hileli iflas eden ise ceza görür. Şirket gerçekten iflas etmişse de herkes hakkına razı olur. Bizim tramvay şirketinin hisse senetleri önce 23 liraya çıktı. Herkes aldı. Bu yükselme idarenin menfaatine olduğuna göre şimdiki düşüşün doğurduğu zararları şirket açıklamalıdır. Hâlihazırda işleyen arabalar ve yolcular önceleri ne kadar idiyse şimdi de aynıdır. İdarenin zararı ancak birkaç türlü olabilir. O da hayvanların hastalanıp külliyen telef olması veya taşıyacak yolcu bulamamasıdır. Bunun dışında şirket içinde bazı şeyler olabilir, ama o kadar tesiri yoktur. Tramvay idaresinin tesisinden beri telef olan hayvan ne kadar olabilir ki, yüzbinlerce ahaliyi zarar ettirecek kadar idareye şaşkınlık verebilsin. Haydi, iyi bakılamamaktan 40-50 beygir telef olmuş olsun. Bunların bedeliyle yerlerine alınmış olması ihtimali bulunan hayvanların bedelleri kaç kuruş eder ki, şirket idaresine milyonlarla zararı ahaliye yükleme mecburiyeti versin. Taşınan yolcuların miktarı önceleri nasılsa hâlihazırda ondan da fazladır. Eğer bunlardan başka daha sebepler varsa göstersinler. Lakin şimdiye kadar vukubulan feryat ve şikâyetler de görmezlikten gelinemez. Kazandığı paraların içinde el dikişiyle, boğazından arttırıp biriktirdiği parasını verip senet almış dul kadınların teessürlerini ve anne ve babalarından maişet temini için miras olarak kalmış birkaç kuruşuyla tramvay hissesi aldıktan sonra bu gadre uğradığından gece gündüz ağlayan zavallılar düşünülüp acınmaz ise iş kanunun müdahalesine kalır. Medeni ülkelerin her tarafında cereyan eden usul ve kanun da bu merkezdedir. Binaenaleyh hükümetten rica ederiz. Tramvay idaresinin şu hali ve ziyanı her ne ise tetkik buyursun. Eğer iflas etmiş ise esbabı mucibesiyle beraber ahaliye ilan buyursun. İşin içinde hile varsa vatandaşların hakkını koruyacak tedbirler alınsın. Bizim ahalimizin müşfik babası hükümettir. Hükümetten teşvik gördükleri takdirde, devlet ve memleketlerinin terakkisi yolunda her türlü çabayı göstermekten geri durmazlar. Böyle şeylerde de hükümetin merhametini bekler dururlar."

8 Aralık 1877: *Tramvay Hayvanları:* "İşittiğime göre tramvay hayvanları top araları için alınacak imiş. Hissedarlar bir meclis toplayıp bu tasavvurdan vazgeçilmesi için hükümete bir dilekçe vermişler ve eğer hayvanlar alınır ise tramvayın işleyemeyeceğinden dolayı zarara uğrayacaklarını, ayrıca, arabacı, seyis vesair tramvay memurlarının açıkta kalmış olacaklarını ve müşterilerin yayan kalacaklarını beyan etmişler.

Vakıa hayvanların alınması, şu beyan olunacak şeylerin meydana gelmesine sebep olabileceği inkâr olunamaz ise de, tramvay şirketinin şimdiki hayvanlardan daha ufak hayvan tedarik edip işini

görebilmesi mümkündür. Hâlbuki top arabası için öyle ufak hayvan işe yaramayacağı bedihi olmakla beraber, devletin bugünkü günde top için beygire olan ihtiyacı fevkaladedir. Tramvay hissedarlarının beyan ettikleri özürler ve hayvanların alınmaması hakkında gösterdikleri gerekçe, devletın ihtiyacına nispet olunur ise pek hükümsüz kalacak gibi görünüyor.

Çünkü tramvay hisseleri önceleri 20 liranın üstüne çıkmışken sonra 2 liraya kadar indi. Bu halin hissedarların zararına olduğu malumdur. Hissedarların ettiği bu kadar zarar yanında hayvanların alınmasından uğranılacak kayıp bir hiç mesabesinde kalır. Bu hayvanların dışarıya satılması durumunda elde edilecek gelir hissedarlara dağıtılacak olsa her birine düşecek miktar, böyle bır takım özürlerle ordunun top hayvanına olan ıhtiyacının görmezlikten gelinmesine değmeyecek ölçüdedir. Diğer taraftan, tramvay hademe ve memurları, bu tramvay işi çıkmadan önce geçimlerini hangi yoldan temin ediyor idiyseler yine aynı şeyi yapabilirler. Tramvay müşterilerine gelince, bunlar da tramvaydan önce nasıl gidip geliyor idiyseler yine öyle gidıp gelirler. Zaman şahsi menfaat gözetecek zaman olmayıp, devletimizin her türlü yardım ve hizmetinde bulunacak zamandır"[111].

1875-1883 YILLARI İTİBARİYLE TRAMVAY ŞİRKETİ GENEL KURULUNDA GÜNDEME GELEN KONULAR

Önceki yılların gelişmelerinin değerlendirildiği 1875 yılının genel kurulu 15 Şubat 1875 tarihinde yapıldı. Şirket yetkililerin belirttiğine göre, bir önceki yıl bekledikleri gelir seviyesine ulaşamamışlardı. Bazı sebepler yolcu sayısında azalmaya yol açmıştı. Bunlar arasında iklim şartları ve işlerin genel gidişatındaki aksaklıklar geliyordu. Özellikle kış boyunca hayvan yemlerinde meydana gelen yüksek artış, şirketin masraflarının çoğalmasına neden olmuştu. Kış şartları aynı zamanda işletmede zorluklar yaşanmasına da yol açmıştı. Buna göre 1873 yılında 5.777.170 yolcu taşınıp, 7.252.224 kuruş gelir temin edildiği halde 1874'de yolcu sayısı % 8 düşüşle 5.321.177 olmuştu. Aynı yıl gelirler de % 10 düşerek 6.514.217 kuruşa gerilemişti. Bu arada birinci hatta yıl boyunca 7 gün, ikinci hatta 5 gün, üçüncü hatta 11 gün, dördüncü hatta 10 günlük kayıplar olmuştu[112]

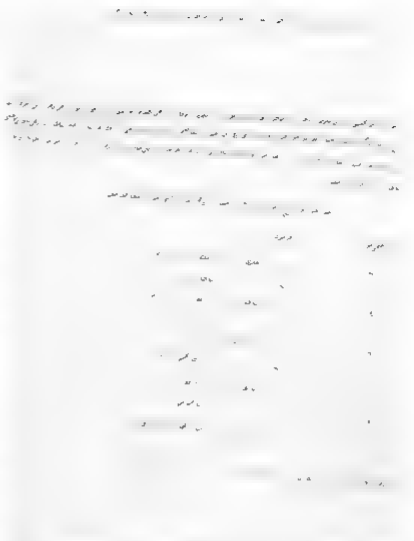
Tramvaylarda kadınların ne şekilde seyahat edecekleri hakkında

1881 yılında gerçekleştirileri genel kurulda gündeme gelen konular ise genellikle şöyle olmuştu. Toplantı Mösyö Richard Edwars'ın başkanlığında yapılmıştı. Genel kurula sunulan rapora göre 1879 yılında 34.409 Osmanlı lirası olan gelirler, 1880'de 4.600 liralık bir artışla 39.060 liraya ulaşmıştı. 1879 yılında tramvay şirketi bünyesinde çalışan personelin sayısı 246 kişi olup bunlara yapılan ödemeler aylık olarak 89.518 kuruş tutarında idi. Ertesi yıl personel 243 kişi olmuş ve aldıkları toplam aylık ücret 89.880 kuruş olmuştu.

111 İstanbul Mektupları, s. 647
112 La Turquie, 17 Février 1875.

Personelin 17'si şirket idaresinde, 89'u Karaköy-Ortaköy hattında, 137'si ise İstanbul tarafındaki hatlarda çalışmaktaydılar. 31 Aralık 1879 tarihi itibariyle şirket 334 beygir bulunduruyordu. Bir yıl sonra bazı kayıplar sebebiyle beygir sayısı 323'e düşmüştü. Aynı dönemde 11 yeni vagon imal edilmiş, 12 vagon ise tamir edilmişti[113].

1882 yılı genel kurulu değerlendirmeleri kısaca şöyle idi: Toplantı Mösyö Casonova'nın yokluğunda Mösyö Fernandez Diaz'ın başkanlığında yapıldı. 1880'de 39.060 lira olan gelirler 1881'de 36.757 liraya düştü. Günlük taşınan yolcu sayısı 9.000, yıllık ise 3.285.000. Aynı rakamlar bir önceki yıl günlük 9.713 ve yıllık 3.545.245 kişi olmuştu. 1881 yılında yeni yapılan vagon sayısı 2, tamir edilen vagon sayısı 14 idi[114].



18 Mart'ında tramvay ücretlerinde indirime gidilmesi üzerine belirlenen yeni tarife

Bu arada tramvay şirketi, 21 Mart 1879 tarihinde Şehremaneti'ne gönderdiği bir yazı ile ücretlerde indirime gideceğini ve kâğıt paranın tramvaylarda kabul edileceğini duyurdu. Şirketin yazısında; hâlihazırda geçerli olan ücretlerin 28 Mart 1879 tarihinden itıbaren değiştirileceği, nakliye ücretlerinin bakır akçe olarak da kabul edileceği, kaime adı verilen kâğıt paranın da piyasa fiyatı üzerinden tramvaylarda geçerli olacağı vurgulanmıştı. Yeni fiyat tarifesi şu şekilde olacaktı[115]:

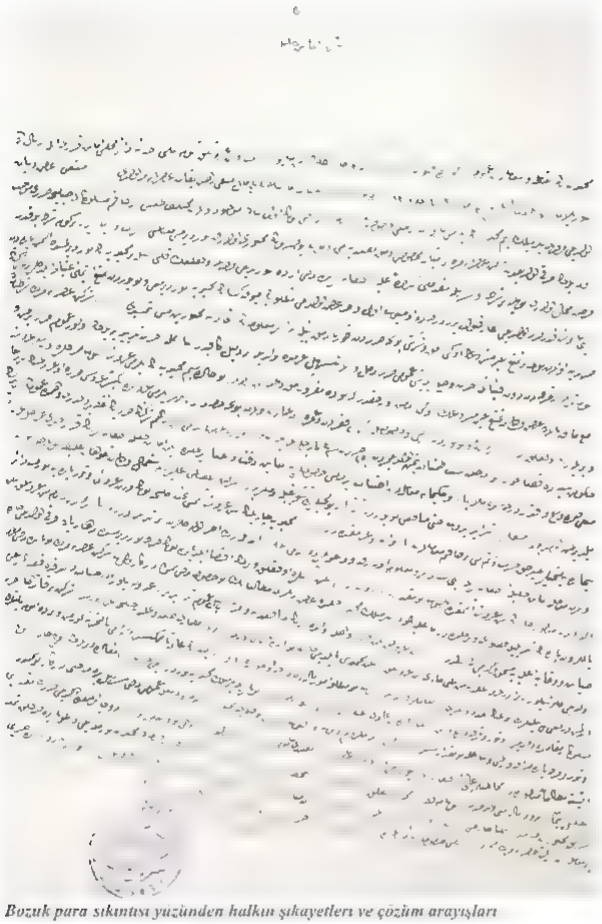
	Birinci Mevki	İkinci Mevki
Galata'dan-Beşiktaş-Ortaköy	80 Para	60 Para
Galata'dan-Kabataş	60 Para	40 Para
Kabataş'tan-Beşiktaş-Ortaköy	60 Para	40 Para
Eminönü'nden-Aksaray	80 Para	60 Para
Eminönü'nden-Sultan Mahmut Türbesi	60 Para	40 Para
Langa'dan-Yedikule	60 Para	40 Para
Langa'dan-Ağahamam	60 Para	40 Para
Çavuş rütbesine kadar askerlerden alınacak ücret	60 Para	20 Para

Sonraki yıllarda askerler için uygulanan ındirim polislere de yapılmıştır. Buna göre ikinci mevkide seyahat edecek polisler askerler gibi 20 para ödeyeceklerdir[116].

Tramvay ücretleri yolcular tramvaya binerken biletçi tarafından tahsil edilir. Herkes gideceği yeri beyan ederek ona göre ücretini öder ve biletçi tarafından eline bilet verilirdi. İşte bu para ödeme işlemi sırasında biletçi ile yolcular arasında sık sık tartışmaların yaşandığı gözlemlenirdi.

---

113 La Turquie, 29 Mars 1881.
114 La Turquie, 31 Mars 1882.
115 BOA, ŞD, no. 688/55
116 BOA, Y.PRK.UM.,no. 20/98.



Bozuk para sıkıntısı yüzünden halkın şikayetleri ve çözüm arayışları

Bunun da sebebi, bozuk para sıkıntısı yüzünden biletçinin para üstlerini vermekte güçlük çekmesiydi. Biletçilerın, yolcuların verdiği madeni parayı değerinden düşük fiyatla kabul etmesi de yine tramvayda sık rastlanan tartışma sebeplerinden biriydi. Şehremaneti bu tartışmaları sona erdirmek için Mecidiye değerinin mevcut teamüllere göre kabul edilmesi gerektiğine, çeyrek mecidiyenin beş kuruşa alınmasına ve beş kuruşluk abone bileti ihdas edilmesine karar verip bir beyanname ile şirkete duyurdu. Aslında tramvay şirketi de bu meseleden rahatsız olduğundan Şehremaneti'ne gönderilen cevabi bir yazı ile konuya açıklık getirilmeye çalışılırken, aynı zamanda kendi haklılıkları vurgulanmıştı. Yazıda şöyle deniyordu: "Beyana gerek olmadığı üzere sim mecidiyenin 20 kuruş olması hususu şartnameye konulmuş ise de, bunun mecburi olarak uygulanacağını işaret eden bir şart yoktur. Bununla beraber, bu uygulama şirketimizce yerine getirilmekte ise de bu durum zarar görmemize sebep olmaktadır. Piyasada 18 kuruşa bozdurulan mecidiye tramvaylarda 20 kuruş kabul edildiğinden her yolcu bozuk para verme yerine mecidiye bozdurmaya çalışmaktadır. Hal böyle olunca şirket mecidiye başına 60 paradan 2 kuruşa kadar zarara uğramaktadır. Ayrıca sürekli mecidiye bozma yüzünden ufaklık para kalmamaktadır. Bu yüzden biletçilerimiz taciz edilmekte hatta yolcular tarafından dövüldükleri de olmaktadır. Şirketi zarara uğratan bu uygulamanın sona erdirilmesi gerekmektedir. Çünkü şirketin zarar etmesi aynı zamanda, hisse alarak ortağımız olmuş ekserisi fukara olan binlerce hisse sahibinin kayba uğraması demektir. Bu bakımdan Şehremanetı'nden beklentimiz, piyasada bol bozukluk bulundurularak mecidiye bozmak zorunda kalmamamızdır[117]." Şirketin bu tür yakınmalarına rağmen mecidiyenin 20 kuruş kabul edilmesi uygulaması sonraki dönemlerde de devam etmiştir. Bozuk para sıkıntısı ise bazen giderilmişse de biletçilerle yolcular arasında bitmeyen tartışmaların sebebi olarak her dönemde varlığını sürdürmüştür.

117 BOA, ŞD, no.715/24.

II. BÖLÜM

ATLI TRAMVAYIN ŞİŞLİ'YE KADAR UZATILMASINA YÖNELİK FAALİYETLER

İstanbul'un ilk tramvayları uzun yıllar faaliyetlerine devam etti. Tramvay şirketi yeni hatlar yapmak isterse 5 yıl içinde müracaat ettiği takdirde rüçhan hakkına sahip olacaktı.Tramvay şirketi bu hakkını kullanmak amacıyla zaman zaman müracaatlarda bulundu. Fakat bu arada tramvay kazalarının çok sayıda meydana gelmesi Osmanlı Hükümetini yeni hatlar yapılması konusunda tereddüde düşürmüştü. Diğer yandan peş peşe gelen savaş gaileleri de bu konuda yeni imtiyazlar verilmesinin önüne geçmişti[118].

Savaş ortamı bittikten sonra tramvay şirketi yeni bir müracaatla İstanbul'da mevcut hatlara yeni ilaveler yapılması için imtiyaz talep etti. Şirket 23 Ekim 1878 tarihli başvurusunda, 20 Ağustos 1869 tarihli ferman-ı âli ile tasdik edilen mukavelenin beşinci maddesi gereği eski şartlara uygun olarak, hükümetin muvafakatini almak şartıyla yeni hatlar yapmak için kendilerinin hak ve salahiyeti bulunduğunu belirtmişti. Şirket şimdi bu hakkını kullanmak istiyor, özellikle de Galata'dan başlayarak Beyoğlu istikametinden Şişli ve Pangaltı'ya kadar gidecek bir hattın imtiyazı talep ediliyordu.

---

118 Avrupalı büyük güçlerin Balkan milletlerini kışkırtması sonucu 1875'de Hersek'te, Karadağ'da da karışıklıklar başlamıştı. Hersek isyanı giderek Bosna'ya yayıldı. Arkasından Bulgar ve Sırp isyanları meydana geldi. Osmanlı Devleti kendi askeri gücüyle bütün bu karmaşayı önleyebilecek konumdaydı. Ancak bunun için yabancı güçlerin işe karışmaması gerekiyordu. Fakat öyle olmadı. Rusya 1877'de Osmanlı Devleti'ne savaş açtı. Osmanlı Devleti, 1877–1878 Osmanlı- Rus Savaşı'nda ağır bir yenilgiye uğradı. Rus orduları Yeşilköy'e kadar geldiler. Savaşın diğer acı bir yönü de yüzbinlerce sivil müslümanın saldırıya uğraması, bunların mal ve mülklerini bırakıp can havliyle kendilerini Anadolu'ya atabilmek için yollara düşmeleri idi. Sivillere yönelik bu saldırılarda yaklaşık 400 yüz bin Müslüman hayatını kaybetti. Bir milyondan fazla müslüman da göçe zorlandı.

Bununla ilgili gereken haritalar da hazırlanmıştı[119]. Şirket ayrıca, taraflar arasında o zamana kadar birikmiş meselelerin halli için bir hakem komisyonunun teşkilinin gerektiğini, bunun için de hükümetin kendi hakemlerini tayın etmesini beklediklerini hatırlatmıştı. Şirket tazminat talebine dair bazı iddialar ortaya atmakla hükümeti zor duruma düşürmek istiyordu. Şirketin planına göre, problem çıkmasından çekinecek hükümet, yeni hatların yapımında kendisine öncelik tanıyacaktı. Çünkü bu sırada İstanbul'un çeşitli semtlerinde tramvay yapma arzusunda olan yeni talipler ortaya çıkmıştı.

Şirket her ne kadar bir takım iddialar öne sürmüşse de, Şehremaneti bu iddıaların doğruluğu konusunda şirketle aynı kanatta değildi. Dolayısı ile önce şirketin iddiaları değerlendirildı ve bunların yersizliği konusunda tek tek cevaplar hazırlandı. Şehremaneti ayrıca şirketin yerine getirmediği yükümlülükleri de hatırlatmayı gerekli gördü.

TARAFLARIN KARŞILIKLI İDDİALARI

1879 yılı Ağustos ayı itibariyle tarafların bu konudaki görüş ve talepleri şu şekilde idi:
Şirketin iddiası: Şartnamenin 4'üncü maddesi gereğince, tramvay hatlarının geçeceği yolların haritası takdim edildikten itibaren 6 ay zarfında hükümet yolların genişletilme ve düzenlenme işlemlerini tamamlayıp şirkete teslim etmek zorunda idi. Şirket şartnamenin 1'inci maddesine uygun olarak birinci ve ikinci hatların haritalarını 22 Eylül 1869 ve 18 Ekim 1869 tarihlerinde hazırlayıp Şehremaneti'ne sundu. Buna rağmen haritalarda gösterilen yolların bir kısmı çok geç hazır hale getirilmiş, bir kısmı ise hazırlanmadan şirkete teslim edilmiştir. Öncelikle, teslimatta ortaya çıkan bu gecikme şirketin zararına yol açmıştır. Şöyle ki, bu tehir yüzünden şirket kazancından mahrum kaldığı gibi, işletme işlerinde kullanılacak memur ve hademelerin maaşlarını da boşuna ödemek zorunda kalmıştır. Ayrıca kereste ve diğer levazım da bu gecikmeden dolayı zarar görmüştür. Dolayısı ile bu gecikmelerden dolayı şirket zararının karşılanmasını istemektedir. İkinci olarak, yolların genişletme ve düzenlenme çalışmaları yapılmadan teslimi esas zarara sebep olan konudur. Bu yolların masrafı hükümete ait olması gerektiği halde, düzenleme yapılmadığı için gerekli çalışmaları şirket yapmak zorunda kalmış, bu durumda bunların maliyetini de şirket üstlenmiştir. Dolayısı ile bu yolların tamir ve tesviye masrafı da hükümet tarafından şirkete ödenmelidir.

Şirketin bu iddialarına Şehremaneti'nin verdiği cevap şöyledir: Şartnamenin dördüncü maddesinde bazı sokaklara istisna getirilmiş ve sayısı 11 olan bu sokakların olduğu gibi kalmaları kararlaştırılmıştı. Şirketin iddiası bu sokaklar içindir ve geçerli değildir. Bununla beraber hükümet, halkın menfaatini göz önünde bulundurarak söz konusu 11 sokaktan 5'ini düzenlemektedir. Kumpanya başlangıçta bu sokakların bulundukları şekilde kalmaları suretiyle tramvayların çalışmasını kabul ettiği için işletmeye geçmiş iken şimdi aksini söylemesi tutarsızdır. Kumpanyanın bu sokakların düzenlenmemesinden dolayı zarar ettiği bahsine gelince; bu konuda bir akçe bile zarar etme ihtimali yoktur. Çünkü başından beri, nüfusa göre belirlenmiş tarifelere uygun olarak tramvay arabaları işlemeye devam etmektedirler. Önüne iki veya icabına göre dört hayvan koşulmuş bir vagon demir üzerinde ne kadar gidebilirse şirket arabaları da o minvalde faaliyetlerini sürdürebilmişlerdir. Hatta bir tramvay son durağa geldiğinde hemen diğer tramvay hareket edecek şekilde yoğun bir hareketlilik bile mevcuttur. Bütün bunların ötesinde bazı hatların 4 senede bitirilmesi gerekirken Şehremaneti yolları vaktinden önce düzenleyip teslim ettiği için hatlar erken işlemeye başlamış, bu da şirketin kazancını çoğaltmıştır.

119 BOA, ŞD, no. 690/44,lef 1.

Topkapı Caddesi'nin darlığı sebebiyle burada işleyecek tramvaylara, kumpanyanın muvafakatıyle saat sınırlaması getirildiği halde, burada da tramvaylar sabahtan akşama kadar aralıksız işlemektedirler. Yani şirketin işletmenin gecikmesinden kaynaklanan bir zararı söz konusu değildir.

Şirketin iddiası: Azapkapı-Beşiktaş hattında Perşembe Pazarı ile Yeni Kamondo Hanı ve Karaköy Tophane arasında bulunan mahallerden yolcu ve yük arabalarıyla hayvan sürüleri ve yüklü hamalların geçişlerine engel olunacağı 23 Nisan 1871 tarihli yazı ile şirkete bildirildiği halde bu taahhüt de yerine getirilmemiştir. Şirket bu geçişlerin engellenmesi için defalarca müracaatta bulunduğu halde sonuç alamamıştır. Pek dar olan bu yerlerde kaza meydana gelmesi bir yana tramvay vagonlarına yol verilmeyip seferlerin aksamasına sebep olunmaktadır. Şirket bu yüzden zarar gördüğü için tazminat istemeye hakkı bulunmaktadır.

Şehremaneti'nin cevabı: Şura-yı Devlet'te yapılan müzakere sonucu arabalarla yük beygirleri ve hamalların arka sokaktan geçmeleri sağlanmış, ehemmiyetsiz bazı geçişler ise tramvayların işlemesine asla mani olmamıştır. Her gün şahit olunduğu üzere o cadde çok kalabalıktır. Bununla beraber o cadde üzerinde günün her hangi bir saatinde tramvayların bir dakika bile seferlerine ara verdiği görülmemiştir. Aksine tramvaylar son sürat caddeye girdiğinden herkesin bağrışarak kaçıştığı ve dükkânlara girerek vagonlara yol verdiği bilinmektedir. Gerek burada, gerekse Hamidiye ve Hasanpaşa caddelerinde tramvayların biraz ağır gitmeleri yazılı ve sözlü olarak defalarca hatırlatıldığı halde buna uyulmadığı bizzat müfettişlerce tespit edilmiştir. Bu tarz hareketleri yüzünden vatmanları seferden alıkoymak Şehremaneti'nin elinde iken, sırf halkın ulaşımsız kalmaması için müdahale edilmemektedir. Bunun yerine vatmanlara ceza yazılmış ise de şirket bu cezaları şimdiye kadar hiç ödememiştir. Vatmanlar hâlihazırda da atları dörtnal sürmeye devam etmektedirler.

Şirketin iddiası: 1871 yılı Kasım'ında Sirkeci-Aksaray hattının işletmeye başladığı gün şehremini beyin emriyle açılış yaptırılmamış, çalışmaya başlamış tramvaylar da seferden alıkonulmuştur. Bu husus maddı zarara uğramamıza sebep olduğu gibi manen de bizi rencide etmiştir. Buradan kaynaklanan alacağımızı da henüz tazmin etmedik.

Şehremaneti'nin cevabı: Şirket gerçek dışı beyanlarına devam ediyor. Tramvayların keyfi çalıştırılmadığı iddiası da bunlardan biridir. Olayın aslı şudur: Bir Salı günü, Eminönü-Aksaray hattının resmi açılışının yapılacağı, bunun için Köprübaşına belediyeden bir memur gönderilmesi gerektiği şirket tarafından o zamanın şehremini Rıza Bey'e iletilmiştir. Yani Rıza Bey hattın çalışmaya başlayacağını açılış günü öğrenmiştir. Hâlbuki şartnameye göre, hattın tamamlanmasından sonra belediye ekiplerince kontrol edilmesi ve güvenli olduğu yapılacak deneme seferlerinde anlaşılmasıyla ruhsat verilebilmektedir. Şirket ise bu konuda hiçbir müracaatta bulunmamıştır. Nitekim açılış yapılmak istenen günde birçok eksikliğin bulunduğu malumdur. Ne gereken yaya kaldırımları bitirilmiş, ne diğer tarafların şose kaldırımları ve kenarlarının süzgeçleri yapılmıştır. Yolun bu haliyle tramvayların işlemesi sakıncalı bulunduğundan o gun işletmeye izin verilmemiştir. Bunun üzerine şirket sadaretin nüfuzunu kullanarak özel izin almış ve Salı günü öğle vakti durdurulan tramvaylar, sadece iki gün sonra, Perşembe günü öğle vakti işlemeye başlamışlardır. Bu durumda işletmenin gecikmesi söz konusu değildir.

Şirketin iddiası: Tramvaylar işlemeye başladıktan sonra başka rakiplerin ortaya çıkmasını engellemek hükümetin görevi olduğu halde, demiryolları tramvay şirketinin hakkına tecavüz ederek, Sirkeci'den itibaren tren işletmeye başlamıştır. Bu konuda da bugüne kadar bir tazminat alınmış değildir.

Şehremaneti'nin cevabı: Bu konu Şehremaneti'nin yetkilerinin dışındadır.

Şirketin iddiası: Şirketin merkez ahır ve ambarı olarak Vefa'da Mollagürani Sokağı'nda yaptığı binalara engel olunmuş, bundan dolayı da şirket zarar görmüştür.

Şehremaneti'nin cevabı: Şirketın Hacı Hüsrev Ağa adındaki bir kişiden satın aldığı Süleymaniye'deki arsaya ahır yapmak istemesi üzerine civarındaki Vefa ahalisi şikâyetçi olmuşlar ve ahırın yapılmasına karşı çıkmışlardır. Bunun üzerine orada yetkililer keşif yapmışlar, ahırın çevreye yaydığı pisliğin önlenmesi şartıyla inşaatın devam edilebileceğine karar verilmiştir. Fakat ahalinin ısrarla ahırı istememesi üzerine yapılan bir toplantıda şirket temsilcileri Karapano ve Leval Efendiler, halkın yüzüne karşı sağlık şartlarına uyulacağı sözünü vermişlerdir. Buna rağmen halkın itirazları devam etmiştir. Bundan sonra eski şehremini İsmail Paşa inşaatı tatil ettirmişse de kumpanyanın sadrazam nezdinde yaptığı girişimler sonucu, dar sokağa açılan ahır kapısının iptal edilmesi, duvarların dışarı ile irtibatı kesecek kadar yüksek yapılması, gübrelerin biriktirilmeyip ahırın sık sık temizlenmesi gibi şartlarla yeniden inşaat ruhsatı verilmiştir. Şirketin bu gecikmeden dolayı istediği zararın karşılanması talebine gelince; bu gecikme ahalinin şikâyetleri üzerine meydana gelmiştir. Dolayısı ile o dönemde de şirketin protestoları ve tazminat talebi karşılanmamıştı.

Şirketin iddiası: Şirket, şartnamenin beşinci maddesinde açıklıkla belirtildiği üzere, hatların bitim tarihinden itibaren 5 sene zarfında yeni hatlar yapımı için rüçhan hakkına sahiptir. Şirket bu hakkını kullanıp yeni hatlar inşa etmek amacıyla defalarca müracaatta bulunduğu halde hiçbir netice alamamıştır. Bu durumun ne derece zarara yol açtığı meydandadır.

Şehremaneti'nin cevabı: Şirket, şartnamenin beşinci maddesi gereği yapmak istediği Galata-Beyoğlu, Eminönü-Eyüp, Unkapanı-Hasköy ve Üsküdar-Çamlıca hatlarına izin verilmediğinden söz etmektedir. Hükümetin bu hatların yapımı için ruhsat vermeye her hangi bir mecburiyeti olmadığından izin verilmemiştir. Şirket sadece 5 yıl içinde başka bir müteşebbise imtiyaz verilmesi halinde şikâyet etme hakkına sahiptir ki, böyle bir olay da vuku bulmamıştır.

Şirketin iddiası: Şehrin çeşitli caddelerini tramvay yollarına bağlamak için omnibus işlettirilmesi şirkete verilmiş bir haktır. Şirket bu hakkını kullandığında işleyen omnibüsler için vergi ödemek zorunda kalmıştır. Bu vergilerin yolların tamirinde kullanılacağı söylenmişse de bu yerine getirilmemiş, yolların kötülüğü ve arabaların işleyememesi yüzünden omnibüs seferleri iptal edilmek zorunda kalınılmıştır. Bundan dolayı da şirketin tazminat isteme hakkı vardır.

Şehremaneti'nin cevabı: Şirket o dönemde Eminönü-Eyüp, Beyazıt-Edirnekapı omnibüslerinin işleyeceği yolların düzeltilme masrafları için Şehremaneti'ne borç verme teklifinde bulunmuştu. Hâlbuki o yolların düzenlenmesine o an itibariyle Şehremaneti açısından herhangi bir ihtiyaç yoktu. Omnibüsleri işletecek şirket dilediği takdirde yolları yapabilir veya bulunduğu halleriyle işletebilirdi. Şirketten omnibüs başına alınan vergi, yolların düzenlenmesinde kullanılmak amacına yönelik değildir.

Bu bir nevi şehir vergisidir. Nitekim şirket kendi imkânlarıyla Eminönü ve Eyüp taraflarında tamir gerektiren yollar uzerinde düzenleme yapmış, omnibüs ışletmeye başlamış ve halk bunlara bindiği için gelir de temin etmişti. Fakat zaman içinde, omnibüslerın çalışmasına bağlı olarak bozulan yollarla şirket hiç ilgilenmedi. Yollar bırakın arabaların gidişini, yayaların geçişlerini bile zorlaştıracak kadar çukurlarla doldu. Hatta lağımlar bile ortaya döküldü. Bunun üzerine şirket yolların bozukluğunu gerekçe göstererek omnibüs seferlerini tatıl etti. Şimdi, yolları o şekilde, yanı 500 bin kuruş masraf gerektirecek hale getirdikten sonra, bırakıp üstüne bir de tazminat talep etmesi kesinlikle kabul edilemeyecek hususlardandır.

Şehremaneti iddıaları bu şekılde cevaplandırdıktan sonra bir de şirketin yerine getirmediği yükümlülüklerın listesını hazırlamıştı. Buna gore şirketin gerçekleştırmediği sorumlulukları şu şekılde sıralanmıştı: Şartnamenin üçüncü maddesıne göre rayların kaldırım taşlarıyla eşit yükseklıkte olması gerekiyordu. Buna karşılık şirket rayları yola göre yüksek yapmış ve defalarca hatırlatılmasına rağmen bunu düzeltmemiştir. Bu yüzden arabalar rayların üzerınden geçerken tekerlekleri takılmakta ve zorlukla geçmektedirler. Hatta Derviş ve Mustafa Paşaların arabalarının tekerlekleri bu yüzden kırılmıştır. Bu şekilde tehlıke atlatan pek çok kimse vardır. Şirketin yapması gereken kaldırımlar da son derece bozuk olup, vagonların koltuk döşemeleri yırtık, perdeleri eski camları ise noksandır. Yaya kaldırımları sağlam taşlardan yapılması gerekirken ıkazlara rağmen dayanıksız bir harç kullanılmıştır. İnşaat sırasında zarar gören su ve gaz borularının tamiri şirkete aıt ıken bunları yerine getırmemiş, özellıkle Soğukçeşme Sokağı'na verdiği zarardan dolayı Topkapı Sarayı ve çevresi günlerce susuz kalmış ve bu durum Şehremaneti'ne 50 bin kuruşa mâlolmuştur. Kadınlar için ayrı vagon tahsis edılmesi gerektığı halde bu yerine getirilmemiştir. Vagonlara binecek insan sayısı belirlenmedığinden yolcular üst üste yığılmakta, rahatsız bir şekilde seyahat etmek zorunda kalmaktadırlar. Vagonlara yeteri kadar at bağlanmadığından hayvanlar çok ezıyet çekmektedırler. Hatların merkez duraklarında, yolcuların istirahatı, yağmur ve güneşten korunması için en az 20 kişilik istasyonlar inşa edilmesi gerektığı halde bunlar yapılmamıştır. Buna karşılık Beşiktaş'ta Şehremaneti'nin satılık arsası üzerine garip bir durak yapılmıştır. Kabataş, Karaköy ve Azapkapı'da inşa edilen duraklar da, Şehremaneti'nin o kadar masrafla yenilediği yaya kaldırımları üzerinde yapılmıştır. Yaya kaldırımı üzerındeki bu durakların hemen kaldırılması gerektığı defalarca hatırlatıldığı halde türlü bahanelerle geçiştirilmiştir. Şartname gereği arabalar yolda giderken binmek veya inmek isteyen olursa durma mecburıyeti vardır. Bu husus yerine getirilmemekte, seferler aksar gerekçesiyle Şehremaneti atlatılmaktadır. Şirket omnibüs vergisini ödememekte, bunun yanında şimdiye kadar sebep olduğu çeşitli uygunsuzlukları da birer bahane ile geçiştirmektedir. Şirket tramvay arabalarının seferlere başlamasından evvel numunelerini Şehremaneti'ne gösterıp ruhsat almak zorunda idiyse de bunu da yapmamıştır. Bu vagonlardan özellikle "emperyal" adı verilen çift katlıları çok sakınca taşıdığından ikinci katlarının kaldırılmasına yönelik olarak defalarca uyarı yapılmış ama söz anlatılamamıştır. Halen de bu emperyal vagonlar çalışmaya devam etmektedir.

İşte şirket ve Şehremaneti'nin karşılıklı talepleri bu şekilde ortaya konmuş oluyordu. Esas itıbariyle bunların çözümü Şura-yı Devlet'ın yetki alanı içinde idi. Fakat iş bu safhaya gelmeden, 1881 yılında yapılan yeni mukavele gereği taraflar karşılıklı olarak ileri sürdükleri her türlü iddialarından vazgeçeceklerdir.

GALATA-ŞİŞLİ HATTININ YAPIMINA YÖNELİK FAALİYETLER

Taraflar arasında bu tür karşılıklı suçlamalar sürerken bir taraftan da Galata-Şişli arasında yeni bir hat yapılması için görüşmeler de devam ediyordu. Bu kapsamda, şirketin 23 Ekim 1878 tarihli talebi Şehremaneti tarafından incelemeye alındı. Şehremaneti konu ile ilgili olarak daha önce Şura-yı Devlet'çe alınmış olan bir kararı dikkate aldığından Galata-Şişli hattına izin verilebilmesi için Şura-yı Devlet'in görüşüne başvurmayı gerekli gördü. Şehremaneti'nin konu ile ilgili değerlendirmesi şöyle idi: 1869 yılında şirketle yapılan mukavele gereğince, şirket dilediği takdirde imtiyaz tarihinden sonra 5 yıl içinde Galata-Beyoğlu, Eminönü-Eyüp, Unkapanı-Hasköy, Üsküdar-Çamlıca hatlarını yapabilecek ve Boğaziçi'nin sahil caddelerinde de tramvay inşa edebilecekti. Bu süre zarfında başka bir talibe söz konusu hatlarda tramvay imtiyazı da verilmeyecekti. Bu sürenin geçirilmesi halinde ise Osmanlı Hükümeti tramvay imtiyazını dilediğine vermekte serbest olacaktı. Şehremaneti, Galata ve Beyoğlu civarındaki nüfus yoğunluğu dikkate alındığında burada yeni bir hat yapmanın çok uygun olacağı kanaatinde idi. Fakat daha önce hükümetçe alınmış yeni hatlara izin verilmemesi yönündeki karar da ortada duruyordu. Bu durumda yeni hatların yapımı için şirketle müzakerelere başlanılıp başlanamayacağı konusunda Şura-yı Devlet'in bir karar vermesi gerekiyordu[120].

Tramvay şirketi Galata-Şişli arasında yeni bir hat için imtiyaz almaya çalışırken aynı hattı yapmak isteyen başka müteşebbisler de mevcuttu. Nitekim Miralay Lökok Bey, 31 Mart 1879 tarihinde Şehremaneti'ne bir dilekçe vererek, Beyoğlu'ndan Pangaltı'ya kadar bir tramvay yapma imtiyazını talep etmişti. Lökok Bey dilekçesinde, aslında daha önce de benzer başvurularda bulunduğunu, fakat o ana kadar netice alamadığını, son zamanlarda ise burada tramvay şirketine imtiyaz verileceğinin duyulduğunu belirterek bu durumu protesto ettiğini ifade etmişti. Lökok Bey, tramvay şirketinin rüçhan hakkı olmakla birlikte, aradan geçen zaman içinde bu hakkı kullanmaya yönelik hiçbir girişimde bulunmadığını iddia ediyor, toplumun menfaatine olan bu hattın inşası için kararın bir an önce verilmesini istiyordu.[121]

Aynı istikamet üzerinde iki ayrı talibin bulunması üzerine Osmanlı Hükümeti acele karar vermedi. Bundan sonra yeni taliplerin de oraya çıkabileceği, bunun da rekabet meydana getirerek şartları ehven hale sokabileceği hesaplanmıştı. Bu sebeple her iki tarafa da cevap verilmedi. Ama taraflar böyle yararlı bir işin geciktirilmemesi konusundaki ısrarlarını sürdürüyorlardı. Bu arada Pangaltı ve Şişli halkı da gelişmeleri yakından takip ediyorlar, semtlerine bir an önce tramvay yapılmasını arzu ediyorlardı. Hattın imtiyazı ile ilgili olarak yaşanan süreç uzayınca semt ahalisi 30 Haziran 1880 tarihinde bir dilekçe vererek, Pangaltı ve Şişli tarafında yapılacak bir tramvaya duyulan acil ihtiyacı dile getirdiler. Dilekçede şu hususlar vurgulanmıştı: "Biz Pangaltı, Feriköy ve Şişli ahalisiyiz. Bu semtler uzak olduğundan, kışın yağmur, çamur ve kardan yazın ise toz ve topraktan çok müşkülat çekmekteyiz. Özellikle de çocuk ve yaşlılarımızın çektikleri sıkıntılar çok fazladır. Bu sebeple semtimiz şenlenmediği gibi gittikçe körelmektedir. Sahip olduğumuz emlak, arsa ve arazimizin kıymeti azalmaktadır. İşyerlerimizi kimse kiralamamaktadır. Bu sebeple emlak vergilerimizi dahi veremiyoruz. Böyle giderse arsalarımıza bina yapmak bir yana yok pahasına onları elden çıkarmak zorunda kalacağız. Semtimizin uzaklığı ve şenliksizliği yüzünden bazen yolumuz kesilmekte ve hatta sarkıntılıklara dahi uğramaktayız. Ne yapacağımızı şaşırmış durumdayız. Daha önceleri semtimize omnibüs işlediğinden bütün bu sıkıntıları yaşamıyorduk. Fakat bir süredir omnibüslerin işlemesi de men edilmiş bulunmaktadır.

120 BOA, ŞD,690/44, lef 2.
121 BOA, ŞD,690/44, lef 4.

O vakitten beri pek fena bir halde bulunuyoruz ve diğer bütün semtlere göre çok daha acil ulaşım aracına ihtiyaç duyuyoruz. Bu durumumuzun dikkate alınarak mahallemize tramvay işlemesi için ruhsat verilmesini istirham ederiz"[122] .

Osmanlı Hükümeti Şişli'ye tramvay yapılmasına taraftar olmakla beraber bu hattın ne şekilde gerçekleşeceği hususunda Babıâli hukuk müşavirliğinin görüşünü almayı gerekli görmüştü. Hukuk müşavirliğinin konuyla ilgili görüşü şu yönde oluştu. Esas itibarıyle şirket mukavele gereği imtiyaz müddetinden 5 yıl geçmeden evvel belirli zamanlarda yeni hatların yapımı için başvuruda bulunmuştu. Fakat o dönemde hükümet yeni hatların yapımını sakıncalı gördüğünden her defasında ret cevabı vermiş, şirket de sahip olduğu salahiyetten istifade edememiştir. Dolayısı ile söz konusu 5 yıllık sürenin bitmiş olarak kabul edilmemesi gerekmektedir. Bu arada başka talipler çıkmış olsa da şirketin rüçhan hakkı devam etmektedir. Gerçi hükümet şirketin yeni talebini de kabul edip etmemekte serbesttir. Bununla beraber Galata'dan Pangaltı'ya kadar bir tramvay yapılmasının faydaları da inkâr edilemez. Eğer hükümet burada imtiyaz verecekse mevcut şirket haricinde bir kumpanyaya ruhsat veremez. Diğer taraftan, hattın yapımı şirkete ihale olunduğu takdirde, daha önceki mukavele gereği, yapılacak bütün istimlakların bedelinin hükümet tarafından karşılanması zarureti doğacaktır. Bu ise hükümetin birçok maddi fedakârlık yapmasını gerektirecektir ve uygun değildir. Eğer şirket hat boyunca yıkılması gereken evlerin istimlâk bedelini ödemeyi ve önceki mukavele hükümlerinde bazı değişiklikler yapmayı kabul ederse imtiyaz talebi değerlendirmeye alınabilir. Hukuk müşavirliği bu kararı çoğunluğun oyu ile alırken bir üye farklı bir görüş ortaya koymuştur. Buna göre, tramvay şirketinin rüçhan hakkı 5 sene ile sınırlanmıştır. Her ne kadar bu süre içinde şirket imtiyaz için taleplerde bulunmuşsa da, o dönemin şartları gereği hep ret cevabı verilmiştir. Dolayısı ile beş sene sona erdiğinden şirketin rüçhan hakkı kalmamıştır. Fakat mademki söz konusu hattın inşasında fayda görülmektedir ve şirket de buna taliptir, imtiyaz başka bir kumpanyaya verilceğine mukavelenin yenilenmesi suretiyle mevcut şirketle anlaşılması uygun olacaktır[123].

Görüldüğü üzere Babıâli Hukuk Müşavirliği üyeleri tramvay şirketinin ruçhan hakkı bulunup bulunmadığı konusunda hem fikir olmasalar da, Galata-Şişli hattı imtiyazının mevcut şirkete ihale edilmesi konusunda görüş birliği içinde bulunmaktadırlar. Varılan karar bu şekilde olunca, şirket müdürü Mösyö Viterbeya ile yönetim kurulu üyeleri Mosyö Fernandes ve Edvards Efendi davet edilerek kendilerine, istimlakın şirketçe yapılması gibi hususların yer aldığı mukaveleyi yenileme şartları izah edilmiştir. Şirket temsilcileri esas itibariyle şartları benimsemişlerse de bu konuda karar yetkisinin şirket genel kurulunda olduğunu beyan edip, yaptıkları fedakârlık karşısında şirkete bazı menfaatler temin edilmediği takdirde bunu genel kurulda kabul ettirmelerinin zor olacağını, özellikle istimlâk bedeli konusunun çok itiraza uğrayacağını belirtmişler. Hiç değilse imtiyaz süresinin 40 seneye yükseltilmesini, ayrıca Tatavla'ya ve Eyüp'e yapılacak hatların imtiyazının da şirkete verilmesini istemişlerdir.

Şirket yetkililerinin önerileri makul karşılanmış olmakla beraber imtiyaz süresinin 40 sene olmasının istenmesi ve eski imtiyaz süresinin de uzatılması talebi uygun bulunmamıştır. Bu konuda müzakereler uzun bir süre devam ettikten sonra, hattın yapımı için öngörülen 1,5 yıl dâhil edilmeyerek imtiyaz süresinin 35 yıl olması kabul görmüştür. Görüşmelerde hattın takip edeceği güzergâh üzerinde de durulmuştur.

122 BOA, ŞD, no. 690/44, lef 5.
123 BOA, ŞD, no. 690/44, lef 8.

Buradakı en önemli mesele, Tepebaşı Caddesı'yle Beyoğlu'ndaki bazı binaların yola doğru çıkıntı yapmış olmaları yüzünden buralarda yolun daralması idi. Ayrıca Beyoğlu Caddesı'nde geliş gidişler çok yoğun olup bu durum da tramvayın hareketini güçleştirecekti. Bu sebeple söz konusu bınaların istimlâk edilmesi zaruri görünüyordu. Fakat 6. Belediye Dairesi'nin mali yapısı, bu istimlakların yapılmasını sağlayacak düzeyde değıldi. Dolayısı ile bu istimlakların şirket tarafından yapılması istendi. Şirket bu öneriyi kabul etti. Bundan sonra, mümkün olduğu kadar az istimlâk gerektirecek bir güzergâh seçimi yapılmaya çalışıldı. Bu çerçevede, Galata'dan başlayacak hattın Tepebaşı caddesiyle İngılız sefareti önünden ve Beyoğlu'ndan geçerek Pangaltı'ya ulaştırılması uygun bulundu. Bu durumda inşası yapılacak hattın bütün masrafları şirket tarafından karşılanmakta olup devletçe her hangi bir takviye yapılmayacaktı.
Bu görüşmeler sırasında hükümetle şirket arasında o ana kadar meydana gelmiş bütün ihtilafların ortadan kaldırılmasına da karar verilmiştir. Görüşmelerde ele alınan son bir konuyu da, daha önceki dönemde hükümetin almış olduğu yeni tramvay hatlarına izin verilmeyeceği şeklindeki karar oluşturmuştur. Önce bu kararın niye alındığı konusu üzerinde durulmuştur. İstanbul'da ilk tramvayların yapıldığı yıllarda peş peşe gelen bazı kazaların bu kararın alınmasında önemli rol oynadığı tespit edilmiştir. Fakat artık halk tramvaya alışmış bulunmaktadır ve eskisi gibi sık sık kazalar meydana gelmemektedir. Dolayısı ile o kararın hükmü kalmamış bulunmaktadır[124]. Şirket ve hükümet arasında bu şekilde bir uzlaşma oluşunca yeni mukavele yapılması için bir engel kalmamış olmaktadır. Bir taraftan mukavele hazırlıklarına girişilirken, diğer taraftan da, aynı hattı yapma amacıyla imtiyaz talep eden girişimcilere ret cevabı verilmiştir.

28 TEMMUZ 1881 TARİHLİ YENİ TRAMVAY MUKAVELE VE ŞARTNAMESİ

Tramvay şirketı ile yeni mukavele 28 Temmuz 1881 tarihinde yapılmıştır. Buna göre şirket "Dersaadet Tramvay Şirketi" adını almış ve üç yeni hattın daha yapımı kararlaştırılmıştır[125]. Bunlardan sadece Galata-Şişli hattı gerçekleşme şansına sahip olmuştur. Yeni mukavelenin içerdiği hususlar şu şekildedir:

Madde 1: Osmanlı Devleti, Dersaadet Tramvay Şirketi İdare Meclisi üyelerinden olup, şirket adına hareket eden Edvars Efendi, Sabuh Maksud Efendi, Paspali Efendi, Mösyö Kazanova, Mösyö Fernandes ve Mösyö Rali'ye, işbu mukaveleye ekli şartnamede belirlenen caddelerde üç hat olmak üzere yolcu nakli için tramvay inşası ve bunların işletilmesi imtıyazını verir. Şirket dahi, şartname hükümlerine uygun olarak, masrafı, zarar ziyanı kendilerine aıt olmak üzere adı geçen tramvay hatlarını inşa etmeyi ve işletmeyi taahhüt eder.
Madde 2: İmtiyazın müddeti ferman-ı âli tarihinden itibaren 36,5 senedir.
Madde 3: Hâlihazırda mevcut olan dört tramvay hattının inşasına ve işletilmesine dair olan 30 Ağustos 1869 tarihinde tanzim olunan mukavele ve şartname hükümlerinden bazılarının yerine getirilmemesinden dolayı hükümet ile şirket arasında meydana gelen bütün ihtilaflar işbu yeni imtiyazın verilmesi ile hükümsüz kalmıştır.
Madde 4: Mevcut olan dört hattın kalan imtiyaz süresi yeni imtiyaz ile beraber 36,5 seneye uzatılmıştır.
Madde 5: Şirket işbu mukavelenin imzası sırasında teminat akçesi olmak üzere 4.000 Osmanlı lirasını veya aynı rayiç değerde umumi eshamı veya hazine vergisini Osmanlı Bankasına teslim etmiş bulunacaktır.

124 BOA, aynı belge ve lef.
125 Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umûr-ı Belediyye, İst. Büyük Şehir Belediyesi Kültür İşleri Dairesi Yayını, İstanbul 1995, c.V.s.2418-2429.

Madde 6: Şirket, hissedarlar genel kurulu tarafından karar verilmek şartıyla, yapacağı inşaata lazım olan sermayeyi temin için ödeme süresi imtiyaz müddetini aşmamak üzere istikraz senedi ihraç edebilecektir. Şurası da kararlaştırılmıştır ki, senet sahiplerinin menfaatlerinin korunması amacıyla şirketin muameleleri gerekirse hükümetçe kontrol edilebilecektir.

Madde 7: Yeni yapılacak hatların birinci şubesi yani Galata-Beyoğlu-Şişli caddeleri inşaatı tamamlanıp işletmeye başlanıldığında, beşinci maddede sözü edilen teminat akçesinin yarısı ve ikinci şube yani Eminönü-Eyüp hattının işletilmesine başlandığında da diğer yarısı şirkete iade edilecektir.

Madde 8: Şirket imtiyaz ferman-ı âlisi tarihinden itibaren 8 ay müddet dâhilinde birinci şubenin inşaatına başlamadığı takdirde hiçbir ihtara lüzum kalmaksızın imtiyaz hakkından bütünüyle mahrum kalacaktır. Bu halde teminat akçesi devlete kalacaktır.

Madde 9: Osmanlı Devleti'nin izni olmadıkça şirket bu mukavele ile kendisine verilmiş imtiyaz hakkını kimseye devredemeyecektir. Şirketin hakkını devretmesine izin verip vermemek konusunda Osmanlı Devleti dilediği gibi hareket etmekte serbesttir.

Madde 10: Mösyö Kazanova, Edvars Efendi, Mösyö Fernandos, Paspali Efendi, Mösyö Rali ve Sabuh Maksud Efendiler, hükümet ile şirket arasında mevcut olan bütün ihtilaflardan vazgeçmişler ve şartnamede bu defa yapılan değişiklikleri dahi kabul etmişlerdir.

Buna göre eski mukavelede yapılan ve taraflarca da kabul edilen değişiklikler şunlardır:

Birinci maddede değişiklik: Mukaveleye ekli şartnamede gösterilen İstanbul sokaklarında yolcu nakliyatı için hayvan vasıtasıyla çekilen tramvaylar, devlet tarafından tasdik edilmek şartıyla, yeni icat bir vasıta ile de çekilebileceklerdir. Eşya naklı sadece eski dört hatta münhasır olup, yeni yapılacak hatlarda eşya taşınmayacaktır.

İkinci maddede değişiklik: Eski imtiyaz, süresi değiştirilmiş yeni fermân-ı âli tarihinden itibaren 36,5 sene olarak tekrar belirlenmiştir.

Üçüncü maddede değişiklik: Eski mukavelenin omnibüslerle ilgili olan maddesi ilga edilmiştir.

Dördüncü maddede değişiklik: Şartnamenin birinci maddesinde belirtilen hatların işlemeye başladığı müddetten 10 sene sonra safi geliri % 15'i geçerse tarifenin değiştirilerek indirilmesine şirket mecbur olacaktır. Bu değişıklik şirketle Şehremaneti arasında anlaşma yoluyla gerçekleştirilecektir.

Beşinci maddede değişiklik: Gerek mevcut olan, gerekse işbu mukavele hükmünce yapılması kararlaştırılan hatların uzatılması veya başka bir hat inşası için diğer şirketlere veya sermayedarlara imtiyaz verme hakkı devlete aittir. Fakat başkalarına verilen imtiyaz gereğince yapılacak hatlar tramvay şirketi hatlarının iki tarafından en az 500 metre uzak olacak ve şirketin muvafakati olmadıkça bu mesafe azaltılamayacaktır.

On birinci maddede değişiklik: Eski mukavelede yer alıp hükümlerinde değişikliğe gidilmeyen maddeler bundan böyle de yürürlükte kalacak, değişen ve değişmeyen hükümler yeni hatlar için de geçerli olacaktır.

Umur-ı Nafia Nazırı Hasan Fehmi
2 Ramazan 1298/28 Temmuz 1881

28 Temmuz 1881 Tarihli Tramvay Şartnamesi

Madde 1: Dersaadet Tramvay Şirketi İdare Meclisi azasından olup, adı geçen şirket adına hareket eden Edvars Efendi, Sabuh Maksud Efendi, Paspali Efendi, Mösyö Kazanova, Mösyö Fernandes ve Mösyö Rali'ye imtiyazı verilen tramvay üç hat olarak aşağıda belirtilen caddelerden geçecektir.
Birinci Hat: Galata'da bulunan Voyvoda Sokağı'ndan başlayarak, Kabristan ve Tepebaşı sokaklarıyla Beyoğlu'nun büyük caddeleri ile Taksim ve Pangaltı'ndan geçerek Şişli'ye ulaşacaktır.
İkinci Hat: Karaköy köprüsünün İstanbul tarafından başlayıp Balıkpazarı, Odunkapısı, Unkapanı, Cibali, Fener, Balat ve Defterdar'dan geçerek Eyüp'e uzanacaktır.
Üçüncü Hat: Birinci hattın ileride belirlenecek bir yerinden ayrılarak Tatavla'ya gidecektir.
Madde 2: Birinci hattın Voyvoda Sokağı ile 6. Belediye Dairesi arasında bulunan birinci kısmıyla üçüncü hat olan Tatavla hattının inşası şirketin isteğine bağlı olacaktır. Bu hatlar yapıldığı takdirde diğer hatlar için geçerli olan şartlara bağlı kalınacaktır.
Madde 3: Birinci hat yeni imtiyaz fermân-ı âlisi tarihinden itibaren 1,5, ikinci hat 3 sene zarfında tamamlanacaktır. Bu tarihten itibaren 3 sene geçtiğinde şayet üçüncü hattın inşasına henüz başlanmamışsa, şirketin bu hatların inşasına dair olan hakkı kaybolacaktır.
Madde 4: Şirket, demir çubukların konulacağı yerleri tespit edip, tramvayın geçeceği yolların bir haritasını Şehremaneti'ne takdim edecektir.
Madde 5: Yeni yolların geçeceği aşağıda belirtilen yerlerde gereken emlakın satın alınmasını ve sokakların genişletilmesini şirket yerine getirecektir. Fakat şurası da kararlaştırılmıştır ki, şirket, emlak ve arazinin sahiplerini razı etmek zorundadır. Şayet şirketin teklif ettiği fiyat mülkün kıymetine eş değer olup da emlak sahipleri fahiş fiyat talep edecek olurlarsa bunlar için istimlâk kanunu hükümleri uygulanacak ve bu gibilerin haklarının koruması ile Şehremaneti ve Nafia Nezareti ilgilenecektir.

- Birinci hattın güzergâhı üzerinde, Tepebaşı Sokağı'nda bulunan 8, 10, 12, 18 numaralı haneler kesilecek, İngiliz sefarethanesinin parmaklık duvarına kadar sokağın sol tarafı genişletilecektir.
- İkinci olarak, Beyoğlu büyük caddesinde bulunan 166, 168, 170, 174, 178, 182, 192, 194, 196, 198 numaralı haneler kesilerek sokağın yalnız sol tarafı tanzim edilecek.
- Üçüncü olarak, birinci hattın birinci kısmı inşa olunduğu takdirde Voyvoda Sokağı'nın sağ tarafı genişletilecek.
- İkinci ve üçüncü hatlar güzergâhının Şehremaneti tarafından tasdık olunacak haritası gereği baştan aşağı 15 arşından az olmamak üzere genişletilecek.
- Ancak, yolların en geniş şekilde yapılabilmesi amacıyla, gerek devlete gerekse Şehremaneti'ne ait olup, uzatılacak hatlara tesadüf eden binalar veya miri arazilerden, hakiki anlamda ihtiyaç duyulanlar şirkete terk edilecektir. Şu kadar ki, hat üzerindeki mabet, kabir, türbe ve kale duvarı gibi yerlere kesinlikle dokunulmayacaktır.
- Bu sırada devlete ve Şehremaneti'ne ait binaların yıkımı ve kesilmesi lazım gelirse şirket onları masrafı kendine ait olmak üzere inşa etmeye mecbur kalacaktır. Çalışmalar sırasında rastlanabilecek eski eserler hükümete teslim edilecektir.
- Şirket tarafından sokakların her tarafından yapılacak düzenlemeden dolayı sokağın karşısındaki ev ve emlak sahiplerinden şerefiye vergisi alınmayacaktır.
- Şirketin satın alacağı emlakın kanuni muamelelerinin bir an önce yapılabilmesi için belediye tarafından gerekli kolaylık gösterilecektir.
- Düzenleme yapılacak sokaklarda gerekli emlakın alımı yapılmadan ve yolun istikametine göre genişletme çalışmaları tamamlanmadan demir çubukların konulmasına başlanamayacaktır.

Madde 6: Şirket arabaların geçişi için iki hat inşa edebilecektir. Bu iki hattın genişliği 2 metre 65 santimetreyi geçemeyecek, her bir hattın genişliği ise 90 santimetreden aşağı olamayacaktır.

1881 yılına ait şartnamedeki bu yeni hükümler yanında, eski şartnamede de bir takım değişikliklere gidilmiştir. Buna göre, dördüncü madde şu şekilde değiştirilmiştir:

Hattın inşası sırasında genişletilmemiş sokaklar ileride genişletildiğinde, bunların eski genişliği kaç arşın ise kaldırımlardan o kadar yerin tanzim ve tamiri şirkete, sadece genişletilecek yerlerin kaldırımlarının inşa ve tamiri ise Şehremaneti'ne ait olacaktır.

Eski ve yeni hatların yaya kaldırımlarının ve yan taşlarının inşaat ve tamiratı eski şartname hükmünde olduğu gibi bütünüyle şirkete ait olacaktır.

Söz konusu madde gereği olarak, şirket, Babıâli ve Galata caddelerinin dört köşe taş ile tanzimiyle ilgili taahhütlerini yeni imtiyazın verilmesini müteakip gecikmeksizin yerine getirmeye mecbur olacaktır.

Sekizinci maddede değişiklik: Şirket, gerek eski şartname hükmünce daha önce açılmış, gerekse yeniden açılacak hatlarda inşa ve tamirini taahhüt ettiği kaldırımları, şartnamede tarif edildiği şekilde yapacaktır. Bu kaldırımların, şartname hükmüne aykırı olarak yapılmış olanları yeniden düzenlenerek kararlaştırılan şekle dönüştürülecek ve yeni hatların kaldırımları da bu şekilde yapılacaktır. Yalnız eski hatlarda bundan böyle açılacak yerlerin kaldırımlarının yapım ve tamiri işbu şartname hükmünce Şehremaneti'ne ait olduğundan, şirketin bu konuda sorumluluğu olmayacaktır.

Şirket, yukarıdaki esaslara uygun olarak inşaat ve tamiratı vaktinde gerçekleştiremez veya inşaat ve tamiratı hattın geçtiği yerlere hasredip umuma ait araba güzergâhlarıyla, yaya yollarını ve bunların kenar taşlarını yapmazsa ya da bütün inşaat ve tamiratı hattın bir kısmında yapıp diğer kısımların inşaatını terk ederse, Şehremaneti tarafından bir ihtarname gönderilip bir hafta sürede şartname hükümlerini yerine getirmeye çağrılır. Bu süre dolduğu halde yine icraata geçilmezse yapılmayan hususlar Şehremaneti tarafından yerine getirilir. Buna karşılık masraflar şirketten talep edilir. Şirket 10 gün içinde ödemede bulunmazsa taahhüdünü yerine getirmediği hatlarda tramvay arabası işlemeyi men etmeye Şehremaneti'nin hakkı doğar ve bundan dolayı şirket hiçbir zarar ve ziyan talebinde bulunamaz.

Onuncu madde değişikliği: Tramvayın her bir hattı çeşitli kıtalara ayrılmış olup, her kıta dört yol ağzına bağlanacaktır. Yolculardan kıta itibariyle ücret alınacağı gibi, bir kıtanın başından sonuna kadar gitmeyip, yolda binmiş ve inmiş müşterilerden de kıta ücreti alınacaktır. Adam başına alınacak ücret beher bin metre için mecidiye 20 kuruş itibariyle 30 parayı geçemeyecektir. Mecidiye haricindeki bozuk paralar devletin belirlediği fiyattan kabul edilecektir.

Beher kilometrede bir yolcudan 30 paradan fazla alınmamak şartıyla şirket yukarıda sözü edilen ücretlerin üst sınırı dâhilinde olarak tarifesini değiştirmekte serbesttir. Tarife değişikliğini Şehremaneti'ne müracaat etmek suretiyle yapabilecektir. Müracaat gününden itibaren 8 gün zarfında Şehremaneti cevap vermezse şirketin değişen tarifeyi uygulamaya salahiyeti olacaktır.

Posta ve Şehremanetı memurları, çavuş rütbesine kadar deniz ve kara askeri ile zaptiye neferleri, resmi elbiselerini giymiş oldukları hallerde yalnız 20 para ücret ödeyeceklerdir.

On dördüncü maddede değişiklik: Şirket yolcular için gereken yerlerde duraklar inşasına dair taahhüdünü, yeni imtiyaz verildikten sonra gecikmeksizin yerine getirmeye mecburdur. Her durakta bulunması gereken nizamname bilgileri ve ilanlar yanında, ahalinin şikâyetlerini kaydetmesi için bir de defter bulundurulacaktır.

On altıncı maddenin omnibüsler hakkındaki bendi ilga edilmiştir.

Yirmi birinci maddede değişiklik: İmtiyazın devlet tarafından satın alınması hakkındaki bentten aşağıdaki şartlar çıkarılmıştır: "Fakat hiçbir mahalde beyan olunan 7 senelik gelirin yedide bir kısmı imtiyazın geri alındığı senenin safi gelirinden aşağı olmayacaktır."

Yirmi üçüncü maddenin omnibüsler hakkında olan bendi feshedilmiştir.

İşbu şartname ve mukavelename hükümlerinin manalarının tefsirinden dolayı Şehremanetiyle şirket arasında meydana gelebilecek ihtilaflar Şura-yı Devlette, gerek Şehremaneti, gerekse ahali arasında çıkacak davalar ise ilgili mahkemelerde görülecektir.

Umur-ı Nafia Nazırı Hasan Fehmi
2 Ramazan 1298/28 Temmuz 1881

GALATA-ŞİŞLİ HATTININ YAPIM ÇALIŞMALARI VE İŞLETMEYE GEÇİŞ

Taraflar arasında mukavele yapıldıktan sonra Galata-Şişli hattının inşa çalışmaları başladı. Çalışmaların en sıkıntılı aşamasını hat üzerinde yer alan bazı binaların kesilmesi veya yıkılması hususu teşkil ediyordu. Yapılan tespitlere göre hat boyunca 16, 17, 166, 168, 1, 170, 172, 174, 176, 192, 194, 196, 178, 180, 182 ve 184 numaralı binaların şirkete terk edilmesi gerekecekti. Bu binaların tahmini bedelleri tespit edilerek sahiplerine bildirilmiş ve evlerini terk etmeleri istenmişti. Bina sahiplerinden bir kısmı kendilerine önerilen bedeli kabul ettikleri halde 9 binanın sahibi istimlâk bedelini yetersiz görerek itiraz etmişlerdi. İşte bu itiraz süreci tramvay çalışmalarını bir hayli etkileyecek ve inşaatın uzamasına yol açacaktır.

Tramvay şirketi itirazlar üzerine hükümete başvurarak evlerini boşaltmayan mülk sahipleri için istımlâk kanununun uygulanmasını istedi. Bundan sonra 6. Belediye Dairesi'nce oluşturulan komisyon konu ile ilgilenmeye başladı. Belediye uzmanlarının hesaplamalarına göre şirketin hak sahiplerine 16 bin 36 Osmanlı lirası ödemesi gerekiyordu. Fakat şirket bu meblağı ödemeye yanaşmadı.[126]

Evlerin tramvay şirketine teslimi sulh yoluyla halledilemeyince bina sahipleri 6 Eylül 1882 tarihinde verdikleri bir dilekçe ile mağduriyetlerinden söz etmişler, şirketin haklarını vermediğini iddia ederek şu hususları vurgulamışlardı:

126 BOA, ŞD, no.70/3, lef 2

"Bilindiği üzere Beyoğlu Caddesi'nde tramvay hatları tesisine dair hükümet ile şirket arasında yapılan mukavelenin 5. maddesi hükmünce şirket, hat üzerinde istimlâk edilecek binaların sahiplerini razı etmek mecburiyetindedir. Şayet bina sahipleri arasında fahiş fiyat talep edenler olursa istimlâk kanunu hükümlerine başvurulması söz konusudur. Hâlbuki şirket tarafından Beyoğlu'ndaki binalarımıza takdir edilip gıyabımızda hanelerimizin kapısına asılan kıymet son derece düşüktür. Bılahare fiyata bir mıktar zam yapılmışsa da bu da yeterli değildir. Binalarımız bir seneden beri boş kaldığından bu yönden de zarara girmiş bulunuyoruz. Kâr amaçlı bır kuruluş olan tramvay şirketinin kazanç temin etmesi uğruna tasarruf hakkı gibı en mukaddes bir hakkı çiğnemesine göz yumulmayacağı inancındayız"[127].

Mülk sahipleri ile şirket arasında ihtilaf sürerken Galata-Şışli hattının yapım çalışmaları da bir taraftan devam ediyordu. Bu çerçevede 1882 Haziran'ında Galatasaray-Şişli arasında hatların yapımı tamamlanmış, hatta şirket bu güzergâhta tramvay işletmeye de başlamıştı. Şirket, çalışmaların tamamlandığı bu hattın resmi açılışını da yapmak istiyordu. Bu amaçla hükümete yapılan başvuruda Rumi Temmuz'un başında yani 12 Temmuz 1882 tarihinde açılış töreninin yapılacağı duyuruldu. Bu kapsamda bir de ücret tarifesi hazırlanmıştı. Galatasaray'dan Şişli'ye kadar 60 para, Belediye Bahçesi'ne kadar 30 para, Belediye Bahçesi'nden Şışli'ye kadar ise 40 para ücret alınacaktı. İkinci mevki için geçerli olan bu ücretler birinci mevkide bir kat daha fazla olacaktı. Askerler ile posta ve belediye memurları tramvay seyahatlerinde 20 para ödeyeceklerdi[128] .

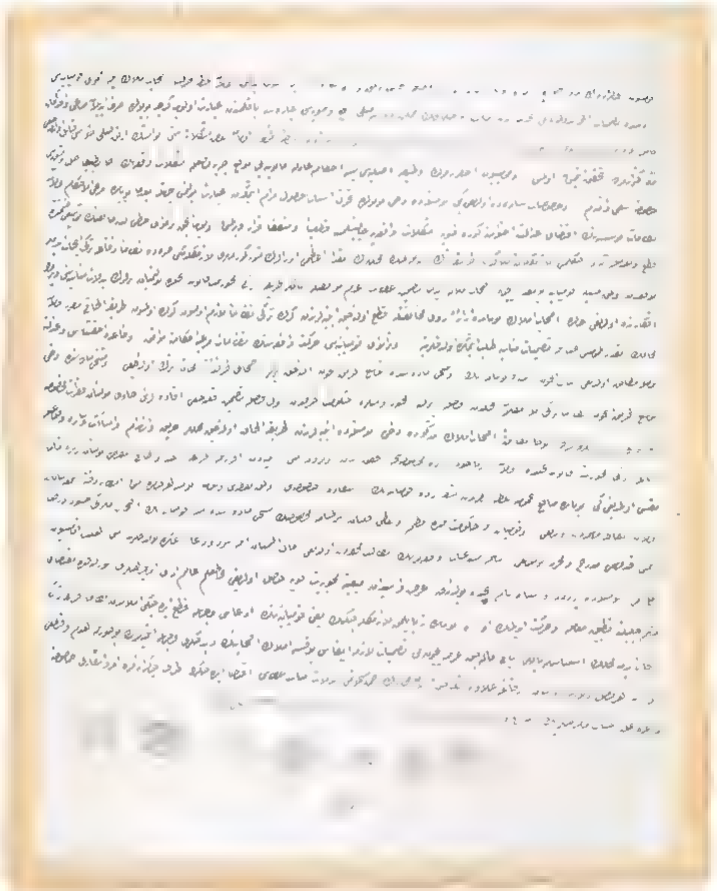
Şirketin Galatasaray-Şişli arasındaki hattın resmi açılışını yapmayı talep etmesi yetkililer tarafından hoş karşılanmamıştı. Çünkü hattın bütünü henüz tamamlanmadığı gibi, istimlâkler de yapılmış değildi. Özellikle Tepebaşı-Galatasaray arasındaki inşaat bitmemişti. Tamamlanan Galatasaray-Şişli arasındaki kısma açılış izni verilmesi halinde diğer bölümlerin ihmal edilmesi ve tamamlanmaması ihtimali vardı. Ayrıca şirket, yapması gereken istimlâklerden de vazgeçebilirdi. Hâlbuki mukavele gereği, şirket, hattın bütününü tamamlamadıkça tramvayın işlemesi mümkün değildi. Bu sebeple, özellikle de Galatasaray-Şişli kısmının çalışmaya başlamasıyla diğer kısımların tamamlanmayacağı ve istimlâklerin yapılmayacağı endişesiyle şirkete açılış yapma izni verilmedi[129] .

Şirket bundan sonra istimlâk işlerini hızlandırma faaliyetine başladı. Fakat ev sahipleri de mahkemeye müracaat etmişler ve haklarını bu şekilde aramaya başlamışlardı. Tramvay şirketi istimlâk için belirlenen muhammen bedelin % 20 fazlasını Osmanlı Bankası'na yatırdı. Bununla beraber hattın 6. Belediye Dairesi önünden Tepebaşı'na kadar olan bölümünde inşaat çalışmalarına girmedi. Çünkü esas istimlâki gerektiren binalar burada olup mahkeme neticesi alınmadan burada yapılacak yatırımların boşa gideceği düşünülüyordu. Dolayısı ile işi çabuklaştırmak için iki öneride bulundu. Ya istimlaklar yapılmadan bütün hat boyunca rayların döşenmesine hemen girişilerek işletmeye bir an önce başlanması ya da binaların kesilmesine başlanarak inşaatın tamamlanması istendi[130]. Şirket 11 Kasım 1882'de yeni bir dilekçe Şehremaneti'ne başvurarak hattın açılışının gecikmesinden dolayı manen ve maddeten büyük zararlara uğradıklarını, muhammen bedelin % 20 fazlasını yatırmak suretiyle üstlerine düşen görevi yerine getirdiklerini, bina sahipleri taleplerinde ısrarcı olurlarsa istimlâk kanununun uygulanarak binaların kendilerine teslimini istedi[131].

127 BOA, ŞD, no. 701/3, lef 1.
128 BOA, ŞD,no. 700/37, lef 1.
129 BOA, ŞD, no. 700/37, lef 2.
130 BOA, ŞD, no. 701/32. lef 1.
131 BOA, ŞD, no. 701/32, lef 2.

Bu yapıldığı takdirde hemen rayların döşenmesine başlanabilecek ve çalışmalar kısa sürede bitirilebilecekti. Şirket bilahare mahkemenin vereceği karara da uyacaklarını taahhüt etmişti. Bundan sonra mal sahiplerine son bir tebligatta bulunulduktan sonra, paraları da Osmanlı Bankası'na yatırılmış olduğundan, gereken istimlâklerin yapılmasına karar verildi[132]. Bundan sonra hızlandırılan çalışmalar neticesinde Galata ile Şişli arasındaki atlı tramvay hattı 20 Mart 1883 tarihinde hizmete girdi[133]. Yeni hat Beyoğlu'ndan da geçiyordu.

Tramvay Beyoğlu'na yepyeni bir güzellik kattı. Giderek buranın vazgeçilmez bir unsuru halini aldı. Beyoğlu'nun eğlence hayatı tramvayla beraber daha bir hareket kazandı. 1900 yılında, tramvay şirketi ile o yılların gözde eğlence mekânı olan Taksim Bahçesi idarecileri aralarında bir anlaşma yapıldı. Buna göre, Şişli-Taksim ve 6. Daire-Taksim hatlarının yolcuları biletlerini göstererek bahçeye bedava girebileceklerdi[134]. Bu suretle tramvay eğlence hayatına bu tarz bir hizmette de bulunmuş oluyordu.



Galata - Şişli hattında yapılacak istimlâklerin mümkünse sulh yolu ile halledilmesi konusundaki komisyon raporu.

132 BOA, ŞD, no. 702/25.

133 La Turquie, 21 Mart 1883. Tramvay Şirketi Galata-Şişli hattın yapımını finanse etmek umacıyla Paris'te bulunun Kumonto bankasından 2 milyon 500 bin Frank yani 109 bin 506 Osmanlı lirası kredi almıştı. Bu kredi senelik % 8,5 faizle otuz sene zarfında ödenecekti. Bu durumda şirket senelık olarak 212 bin 500 Frank yani 9 bin 300 Osmanlı lirası ödeme yapacaktı. Şirketin aldığı bu kredi ile hattın inşaatı yapıldığı gibi, istimlâk masrafları da karşılanmıştı. Bkz. BOA, ŞD, no. 709/17.

134 R.Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, İstanbul 1998, c. I, s.115.

III. BÖLÜM

1883 YILI SONRASINDAKİ GELİŞMELER VE İŞLETMECİLİK

1884 YILINA AİT BİR GENEL KURUL RAPORU

Atlı tramvayların Galata-Beyoğlu-Şişli arasında da faaliyet göstermeye başlaması ile bu toplu ulaşım aracından faydalanan İstanbulluların sayısı artmış, şirketin işlem hacmi de genişlemişti. Nitekim Meclis İdare Heyeti Başkanı D. Fernandez Diyaz, İkinci Başkan J. Kazanova ve azalar D. Paspal, R. Edvar ile Maksud Sebuh'dan oluşan İdare Heyeti'nin raporu 1884 yılına ait gelişmeleri anlatıyor ve hatlara göre gelir gider dağılımını ortaya koyuyordu. İdare Heyeti'nin raporu şöyleydi[135]:

"Dâhili Nizamnamenin 23'ncü maddesi hükmünce 1884 senesi muamelelerinin hesabını vermek ve müzakere cetveline geçirilen konuları müzakerenize arz etmek için hissedarları genel kurula davet eyledik. Kâr ve zarar muhasebesinde eski hatların safi gelirleri 1883 senesininkinden 51.787 kuruş 25 para fazla olarak 3.765.429 kuruş gösterilmiş ve bu fazla akçe farkından ileri gelmiştir.

İşbu uygunsuzluğu bertaraf etmek için idare meclisi bundan böyle muhasebe defterlerini gelirlerin bundan böyle Şişli hattı hakkında yapıldığı veçhile harici sütunda altın olarak gösterilmesi için altın akçe hesabıyla tutulmasına karar vermiştir.

Söz konusu hatlardan her birinin artan ve azalan gelirleri aşağıdaki cetvelin mütalaasıyla anlaşılır.

Dört Hattın Gelirlerinin Cetveli

Noksan		Fazla		1884		1883		
Para	Kuruş	Para	Kuruş	Para	Kuruş	Para	Kuruş	
----	----	40656		30	2043334	30	200683	Beşiktaş
30	60277	----	----	10	1257840	----	1318118	Aksaray
----	----	20	64025	30	255588	10	191563	Yedikule
----	----	20	7383	10	208660	30	201276	Topkapı
30	**60277**	**---**	**112065**	**---**	**3765429**	**30**	**3713641**	

Bu hesapça 1884 senesinde 51.857 kuruş 25 para safi fazla görünmüş olur.

Eminönü ile Aksaray hattı gelirlerince kısmen Sirkeci ile Ayastefanos trenlerini sık sık hareket ettiren Şimendifer İdaresi'nin rekabetinden ve kısmen dahi geçirdiğimiz mali buhrandan dolayı meydana gelen şu 60.277 kuruş 30 para noksanı kapatmak için tramvay arabalarının her makastan altı veya yedi dakikada hareketleri mümkün olmak üzere Sirkeci ile Çarşıkapı'da yeniden birer makas inşasına karar verdik. Bu sayede iş bu hat hâsılatının yine yoluna girmesi umulmaktadır."

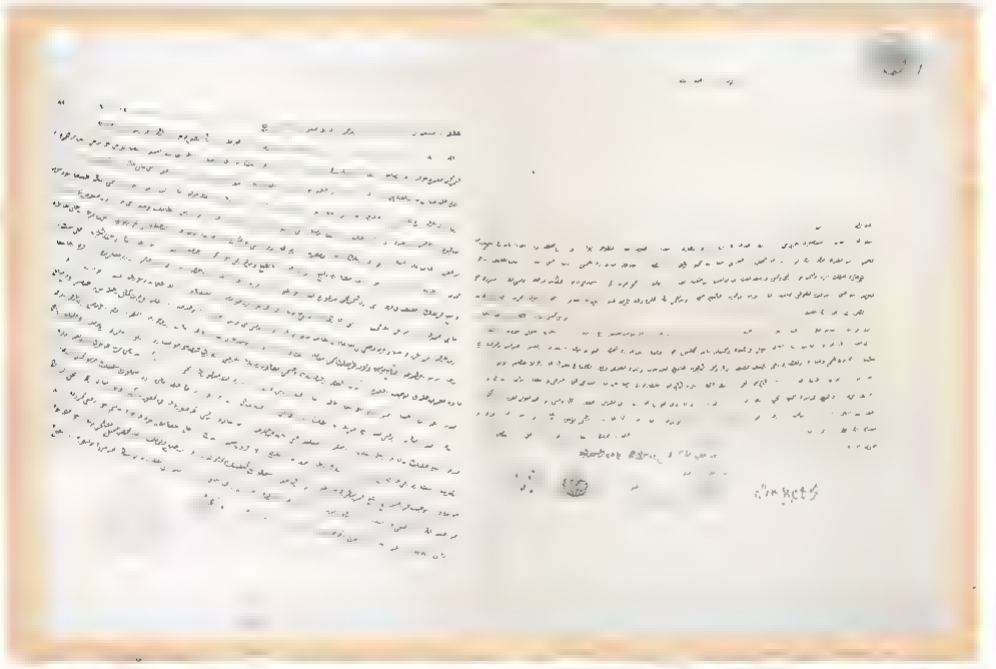
135 Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi, 1 Nisan 1308.

Galata ile Şişli arasındaki hattın 1884 senesi hâsılatı 2.090.610,5 kuruşa yani altın akçe 20.338 lira 71 kuruş 30 para ve müfredatı hisse senetlerının faiz ve anapara taksitleri dahi dâhil olduğu halde 20.099 lira 39,5 kuruşa baliğ olmuştur. Her ne kadar tünel kumpanyası nakliye ücretlerinde indirime gitmiş ve geçen yaz dahı hava muhalefeti ile geçmiş ise de yine bu hat hâsılatı her nevi taahhüde kifayet ettikten sonra biraz da fazla bırakmıştır.

Ufak para tedariki için gerek yolcular ve gerek şirket tarafından uğranılan müşkülat üzerıne tramvay arabalarını tercih edenlere kolaylık göstermek arzusuyla geçen Ağustos ayı içinde Şışli ve Beşıktaş hatları için abone cüzdanları ihdasına karar verilmiştir.

İş bu cüzdanların ihdasından istihsal olunan neticeler bu güne değin umulan dereceye vasıl olamamış ise de halkın buna zaman ile alışıp fayda ve kolaylıklarını takdir edeceklerini ümit ediyoruz.
İşletilen hatlar üzerine izahtan sonra Eyüp hattı hakkında hükümet nezdinde icra eylediğimiz teşebbüsâtın neticesini de arz ederiz.

Bundan evvelki raporda ümit verdiğimiz vecihle hükümet iş bu hattın inşası için müddetin 2 sene uzatılmasına rıza ve muvafakat göstermiştir.



Tramvay şirketinin bir yazışması

Karaköy - Şişli hattında evleri istimlâk edilen kişiler adına vekillerinin itiraz dilekçesi

Memurlar ve Müstahdemler

Şirketin 1883 senesi nihayetinde 210 neferden ibaret bulunmuş olan memur ve müstahdemlerinin miktarı aşağıda gösterildiği üzere yine hemen o raddelerde kalarak 206 kişiden mürekkep bulunmuştur.

Aylık Ücretler

Aldıkları Toplam Ücret (Lira üzerinden Kuruş)	Memur ve Müstahdem Sayısı	
28.180	23	İdare
27.545	75	Ortaköy hattı
27.545	----	Kılavuz ücreti
35.457	108	İstanbul hatları
35.457	----	Kılavuz ücreti
90.173	**206**	
36.330	108	Şişli hattı
36.330	---	Kılavuz ücreti

1883 ve 84 seneleri maaş ve ücretlerinin miktarları yekdiğeriyle mukayese olunduğunda sonrakı seneninkinde 11.930 kuruş fazla görünüyor.

İş bu fark Şehremaneti'nin talebiyle kılavuzların miktarının arttırılmasından ve idare memurlarına iki kişinin ilave olmasından ileri gelmiştir.

Araba Beygirleri

1884 senesi nihayetinde 113'i Beşiktaş ve 182'si Aksaray ve 213'ı Şışli ahırlarında olmak üzere 508 beygir mevcut bulunmuştur.

1883 senesi nihayetinde 312'si Beşiktaş ve Aksaray, 232'si dahi Şişli ahırlarında olmak üzere 544 beygir mevcut bulunmuş ve bu hesapça 36 beygir eksilmiştir. Bunun 11'i Beşıktaş ve 10'u Aksaray ahırlarından satılmış, 6'sı eski hatlarda ve 9'u da Şişli hattında helak olmuştur.

Bu yüzden 121.478,5 kuruş zarara uğranılmış ve bunun 50.962,5 kuruşu hayvan kaybı unvanıyla kâr ve zarar muhasebesine ve 35.415 kuruşu Şişli hattı işletme muhasebesine geçirilmiş, 35.101 kuruşu dahi edevat tamir ve muhafazasına ayrılmış akçeden tesviye kılınmıştır.

Diğer meblağ Şişli hattında vagonların işlemelerince icra olunan tadilat üzerine lüzumu kalmayıp satılan 10 beygir yüzünden görülen zarardır.

1883 senesinde yem için 115.228 gün itibarı ve yevmiye birbiri üzerine 4 kuruş 92 santim hesabı ile 571.722 kuruş 30 para sarf edilmişken, 1884 senesinde 111.604 gün itibarı ve birbiri üzerine 4 kuruş 89 santim hesabıyla 25.475 kuruş 10 para noksan olarak 546.247,5 kuruş sarfiyat vuku bulmuştur.

1884 senesinde Şişli hattı hayvanları yemi için 82.561 gün itibarı ve yevmiye hesabıyla diğer hatların ortalamasından 18 santim fazla olarak 5 kuruş 7 santim hesabı ile 419.079 kuruş 10 para sarf olunmuş ve bu sarfiyat fazlası nakliye masraflarından meydana gelmiştir.

Yemlerin ortalama terkipleri aşağıdadır.

		1884		1883		
Noksan/Gram	Fazla/Gram	Gram	Kıyye	Gram	Kıyye	
213	-----	575	3	788	3	Arpa
------	332	103	1	171	1	Yulaf
219	-----	212	0	431	0	Ot
------	121	917	5	796	5	Saman
58	-----	35	0	93	0	Kepek
------	91	103	0	12	0	Peksimet

Yürür Aksam

Yürür aksamın tamir masrafları 1883 senesininkinden 8.392 kuruş fazla olarak 118.582 kuruşa bâliğ olmuş ve bu mebâliğ Beşiktaş ve Aksaray depolarında 20 arabanın kısmen ve küllıyen tamirleriyle tamirat ve değiştirilen alet ve edevat masrafından husule gelmiştir.

Üçü iki katlı olarak yeniden 6 adet vagon inşa olunup bunların iki katlıları 33.941 ve bir katlıları 24.204 kuruşa vücuda gelip meblağ-ı mezburun % 30'u yani 17.445 kuruşu kâr ve zarar sırasında gösterilen 118.582 kuruş arasına dâhil edilmiş ve küsur 40.700 kuruşu dahi geçen seneden beri tesis olunan tertibe tatbiken tesviye kılınmak üzere edevat anaparası hesabının borç cihetine geçirilmiştir.
Sene zarfında 22 kontak, 7 yay, 59 fren aleti, 5 kaydırma aleti, 455 dökme nal, 48 ok, 42 yağdan ve 50 yastık değiştirilmiştir.

Şişli hattı vagonlarının el işi ve levazım bedeli ile değiştirilen alet ve edevat masrafı dâhil olduğu halde toplam tamir masrafı 53217 kuruşa bâliğ olmuş ve bu hesaba göre araba başına günde 6 kuruş 37 santim isabet etmiştir.

Tamir ve yolların iyi halde muhafazası

Tamir ve yolların iyi halde muhafaza masrafı 1884 senesinde temizlik masrafı olan 19.606 kuruş dahi dâhil olduğu halde 275.430 kuruş 30 paraya baliğ olmuş ve bu hesapça kilometre başına 17 kuruş küsur para masraf gitmiştir.

İş bu masrafın fahiş görünebilmesi muhtemel ise de hükümetin zorlamasından dolayı yerine getirilmesi zaruri ve mutlak bulunmuştur.

Sene-i câriye içinde 11 travers, 413 longrin, 43 demir hat, 6308 cıvata, somun ve 430 perçin değiştirilmiştir. Şişli hattının tamir ve muhafazası için dahi 29.216 kuruş 30 para yani kilometre başına 5.620 kuruş masraf vuku bulmuştur.

İşletme

1884 senesinde ceman 15.308 araba işletilip araba başına günde 236 kuruş 28 santim hesabıyla 3.617.022 kuruş hâsılat alınmıştır. Yolcuların miktarı araba başına yevmiye 237'şerden 3.683.423 kişiye bâliğ olmuş ve bu hesaba göre beher yolcudan günde 1 kuruşun bin cüzünde 994 cüzi nispetinde nakliye ücreti elde edilmiştir.

1883 senesinde ise ceman 14.811 araba işletilip araba başına 231 yolcudan ceman 3.427.180 nefer yolcu nakledilerek beher arabadan yevmiye 544 kuruş altışar santimden 3.614.936 kuruş hâsılat alınmıştır.

Şimdi bu hesapça 1883 senesine nispeten 1884 senesinde hâsılat miktarı 2.086 kuruş ve yolcunun miktarı ise 211.243 kişi artmış ve bu artış şirketin menfaatini koruma amacıyla tarifelerde yapılması gerekli görünen tenzilattan ileri gelmiştir.
1884 senesinde yolcuların birbiri üzerine kat ettikleri mesafe 3 kilometre 216 metreden ve kilometre başına verdikleri ücret 1883 seneninkine nispeten 33 cüzi noksan olduğu halde 1 kuruşun bin cüzünde 315 cüzünden ibaret bulunmuştur.

1884 senesinde Galata ile Şişli arasında 1.631.347 nefer yolcu nakledilip araba başına günlük 250 kuruş 12 santim hesabıyla madeni para olarak ceman 2.090.610,5 kuruş hâsılat alınmıştır.

Şirketin Malî Durumu

1883 senesinde arz ve ifade eylediğimiz veçhile 1884 senesi zarfında 1.191 lira 96 kuruş vererek 409 hisse senedi satın almaya muvaffak olduk. Bunlar 1885 senesi içinde ita olunmak üzere sandıkta mahfuzdur.

1883 senesi nihayetinde hisse senedi satın alınmasına ayrılan meblağın miktarı 159.199,5 kuruşa yükselmiş ve bundan söz konusu 409 hisse senedinin bedeli olan 119.196 kuruş çıkarılınca, yine bu hususa sarf olunmak üzere 40.003,5 kuruş mevcut kalmıştır.

Muvâzene-i umumiyenin verecek hanesinde satılmış ve kıymet azalımı unvanıyla satılıp veya telef olup da yerlerine başkaları konulmayan hayvanların kıymeti ile satılan araba ve koşumların toplam miktarı olarak bir masarifi muhasebattan tenzilen 122.869 kuruşluk bir kalem gösterilmiştir ki, bunun tamamı gerektiğinde hayvan veya hisse senedi satın alınmasına sarf olunacaktır.

İdare memurlarından mösyö O. Nagra Punte hususi meşgalesinden dolayı memuriyetine lâyıkıyla devam edemediğinden, 1884 senesi Haziran ayında istifasını vermeye mecbur olmuş ve Mösyö J.Anasdasyadis dahi Eylül 1884'de vefat etmiş oldukları cihetle idare meclisi tarafından dâhili nizamnamenin 20'nci maddesi hükmünce bu iki münhal memuriyetlere birkaç seneler azalıkta bulunup 2 sene önceki hissedâran cemiyet-i umumiyesinde müteveffadan biraz aşağı oy almış olan mösyö D. Paspali ile yine müteveffanın meclis idare azasından biraderi Mösyö Jan Anasdasyadis tayin edilmişler ve bu husus genel kurulca da kabul edilmiştir."

Daha sonra müfettişlerin raporu okunmuştur. Buna göre şirketin defter ve bilumum evrakının incelenmesi sonucunda 1884 senesi kâr ve zarar hesabı 25 numaralı kuponların tediyesi için gereken meblağ ile ihtiyat akçesi için nizamen tevfiki icap eyleyen para tenzil olunduktan sonra 59.454 kuruş 15 para kâr ile kapatılmıştır. Bilahare 1884 senesi hesapları kabul ve tasdik edilmiştir.

Meclis İdare heyeti	**Azalar**
Reis: D.Fernandez Diyaz	D. Paspali
Reis-i sâni: J. Kazanova	R. Edvar
Baş Müdür: A. Trole	Maksud Sebuh
Baş murakıb ve muhasib: H.J. Lagos	

TRAMVAY YOLLARININ BOZUKLUĞU VE KAZALAR

Tramvay şirketi ile hükümet yetkilileri arasında tramvaylarla ilgili olarak meydana gelen sürtüşmelerin en önemlisini her zaman yolların bozukluğu ve kazalar oluşturmuştur. Yolların bozuk olması tramvaylar dışında diğer arabaların ve yayaların geliş gidişlerini de etkilediği gibi, her zaman kazalara da davetiye çıkarıyordu. Kazaların önemli sebeplerinden biri de tramvay arabalarını çeken atların güçsüz olması veya arabalara yeteri kadar at bağlanmaması idi. Atların güçsüzlüğü, kazalara sebebiyet vermesi yanında seferlerin de yavaşlamasına ve aksamasına yol açan faktörlerden biriydi. Bu konulardaki şikâyetler doğal olarak öncelikle halktan geliyor ve bu baskı karşısında yetkililer de şirket idarecilerini ikaz ediyorlardı. Ama bütün ikazlara rağmen bu konularda sızlanmalar hep devam edecektir. Çünkü tramvayın rahatlığına alışmış halk, bu rahatlık yanında kendisine iyi hizmet verilmesi beklentisi içindedir.

Aslında atlı tramvay, hizmet vermeye başladığı 1871 yılından itibaren çok önemli bir işlev yerine getirmiş ve insanları şehiriçinde bir yerden bir yere yaya olarak gitme sıkıntısından kurtarmıştı. Bu başlı başına önemsenmesi gereken bir hususdu. Özellikle de 19. yüzyılın son çeyreğinde şehir sınırları genişleyip kenar semtlerde de yerleşimlerin çoğalması, tramvay tarzı ulaşım araçlarının verdiği hizmetin önemini çok daha arttırmıştı. Gerçi İstanbul'un her semtine tramvay arabaları işlemiyordu. Ama bu ulaşım aracını kullananlar, ya gidecekleri yerin önemli bir mesafesini katetmiş oluyorlar ve ondan sonrası için yaya devam etmek veya arabaya binmek gibi başka alternatifler buluyorlar ya da zaten gidecekleri yere sadece tramvayı kullanarak ulaşabiliyorlardı. İşte bu işlev önemliydi. Tramvayın Şirket-i Hayriye vapurlarının kalkış yeri olan Sirkeci ve Karaköy iskelelerinde durakları olması da, vapurla Boğaziçi'ne, Üsküdar'a veya Kadıköy'e gidecek yolcuların, tramvaya binerek kolaylıkla bu iskelelere ulaşmalarını sağlıyordu. Bu şekilde raylı sistemle deniz ulaşımının birleştiği bir nevi entegre ulaşım ağı oluşturulmuştu.

Aslında atlı tramvay, hizmet vermeye başladığı 1871 yılından itibaren çok önemli bir işlev yerine getirmiş ve insanları şehiriçinde bir yerden bir yere yaya olarak gitme sıkıntısından kurtarmıştı. Bu başlı başına önemsenmesi gereken bir hususdu. Özellikle de 19. yüzyılın son çeyreğinde şehir sınırları genişleyip kenar semtlerde de yerleşimlerin çoğalması, tramvay tarzı ulaşım araçlarının verdiği hizmetin önemini çok daha arttırmıştı. Gerçi İstanbul'un her semtine tramvay arabaları işlemiyordu. Ama bu ulaşım aracını kullananlar, ya gidecekleri yerin önemli bir mesafesini katetmiş oluyorlar ve ondan sonrası için yaya devam etmek veya arabaya binmek gibi başka alternatifler buluyorlar ya da zaten gidecekleri yere sadece tramvayı kullanarak ulaşabiliyorlardı. İşte bu işlev önemliydi.

Ayrıca tramvay, diğer dünya şehirlerinde de kullanılan, o dönemin en modern ve en hızlı şehiriçi ulaşım aracı idi. İşte böyle önemli bir işlevi yerine getiren tramvay şirketi, İstanbul'da bu hizmeti elinden geldiğince vermeye çalışmıştır. Hizmet verme aşamasında ise meydana gelen aksaklıklar, daha iyi hizmet beklentisi içindeki halkın şikâyetlerine sebep olmaktadır. Tabii çoğu zaman gazete sayfalarına da yansıyan bu şikâyetler bazen abartılı bir şekil de alabilmekte, aşağıda örneklerinde görüleceği üzere, devrin yayın organları şirketin faaliyetlerini acımasızca eleştirmektedirler. Burada şu tarz bir tavırla karşılaşılmaktadır. Hizmetlerin rutin bir şekilde sürdürüldüğü zamanlarda kimsenin sesi çıkmamakta, bu arada olumlu bir şey de söylenmemektedir. Zira bu hizmet şirketin yapması gereken doğal bir iş olarak kabul edilmektedir. Aksaklık olduğu takdirde ise şirketin sert eleştirilerle karşılaşması her zaman mümkün olabilmektedir.

Yolların bozukluğu en çok şikâyet edilen konular arasındadır. Mesela 1885 yılında böyle bir sıkıntı vardır. Aksaray'dan Davutpaşa Kışlası, Malta Hastanesi istikametinde giden ve Topkapı'ya ulaşan tramvay yolunda kaldırımlar uzun bir süredir geçilemeyecek kadar bozulmuştur. Özellikle yağmurlu havalarda civardan gelip geçen hastalar, askerler ve ahalinin çektikleri sıkıntı tarif edilemez bir hale gelmiştir. Doğal olarak bu sıkıntılar Şehremaneti'ne yansıtılmıştır. Bu aşamada ise işin karmaşık yönü karşımıza çıkmaktadır. Şehremaneti yolların bozukluğunun farkındadır. Ama tramvay yollarının tamiratı şirkete ait olduğundan Şehremaneti kendiliğinden bir şey yapmamakta, sadece şirket yolarının tamir edilmesi konusunda ikaz edilmektedir[136]. Şirket ise sadece hat üzerindeki kaldırımların yapımından sorumlu olduğunu iddia edip, rayların yan tarafındaki yolların yapımından kaçınmaktadır. Şehremaneti'nin bu konuda başvurabileceği ikinci bir yöntem daha vardır. O da şirketi beklemeden yolların tamirini gerçekleştirmek ve yapılan masrafı bilahare şirketten tahsil etmek. Şehremaneti bazen bu yola gitmekte ise de, şirket bundan rahatsız olmakta, dolayısı ile tamir masraflarının şirketten tahsili için zorluk çekilmektedir[137].

Şikâyet edilen konuların başında yer alan husus ise tramvayların sık sık kazalara sebep olmalarıdır. Yine böyle bir kaza vuku bulmuş ve 31 numaralı tramvay arabası Tophane civarında bir ihtiyara çarparak ölümüne yol açmıştır. Yetkililer bu kazaların tramvay sürücülerinin dikkatsızliğinden kaynaklandığı kanaatindedirler. Dolayısı ile şirket bu konuda sürekli uyarılmaktadır. Yine kazalar meydana geldiğinde bu defa Şehremaneti'nin denetimlerini arttırarak arabacıların yanlış hareketlerinin önüne geçilmesi, hatta hukuksal yollara başvurarak kazalara sebep olan tramvay sürücülerinin mahkemelerce cezalandırılması talebi en çok öne sürülen çözüm arayışları olarak karşımıza çıkmaktadır[138].

Tramvay arabalarını çeken beygirlerin güçsüzlüğü ve arabalara yeteri kadar at bağlanmaması da gerek yetkililerin gerekse yolcuların önemli şikâyet sebepleri arasında yer almaktadır. Bu hususla ilgili olarak Sabah Gazetesi'nin sütunlarına yansıyan haberler yeteri kadar fikir vermektedir:

Tramvay Beygirleri: "Tramvay beygirleri son zamanlarda dikkat çekici bir hale girmiş bulunuyorlar. Tramvay idaresinin ilan ettiği hesaplara göre hayvanlara yem verilmiyor denilemez. Fakat zavallı beygirler her neden ise yine pek kuvvetsiz bir halde bulunuyorlar. Hele içlerinde bir takımları var ki, yüzlerce okkalık tramvay arabalarını değil kendi ağırlıklarını çekecek kadar güçsüzdürler. Hatta geçen gün bir tramvay arabası Aksaray yokuşunu çıkarken zaten güçten mahrum olan beygirler düşüp kalmışlar. Seyisin insafsızlığın son derecesine örnek sayılabilecek bir şiddetle vurduğu kırbaçlar da hayvanları

136 BOA, Y.PRK.ŞH., no. 2/20.
137 BOA, MV, no. 84/8.
138 BOA. DH.MKT.,1519/41.

düştükleri yerden kaldıramamış. O halde ise araba geri geri gitmeye başlamış. Arabadaki müşteri korkmuş. Oraya halk birikmiş. Nihayet araba tahliye olunduktan sonra hayvanlar yollarına devam edebilmişler. Rivayete göre tramvay idaresi yeni beygirler ismarlamış. Onlar geldiği zaman bu eski beygirlerin güçsüzleri değiştirilecekmiş. Fakat hep miş.. miş.. Yeni beygir gelmesini beklemek hep beyhude. Bazı erbabı vukufun tahminine göre, tramvay idaresi şimdiki beygirleri bir müddet daha değiştirmeyecek olursa tramvay seyislerinin ellerine ateşten kırbaç dahi verilecek olsa beygirlerin bazı hatlarda hizmet vermeleri mumkün olamayıp işletme yapılamayacaktır. Bir de bu beygirlerin içinde ısıranları da var. Hatta geçen gün böyle ısırgan bir hayvan bir kadıncağızı pek fena korkutmuş. Velhasıl gerek tramvay beygirlerine merhamet olmak ve gerek tramvay arabalarının muntazam surette işleyebilmelerini temin ile bir kaza meydana gelmesini engellemek için yetkililerin dikkatli olması gerekiyor[139]."

"Beyoğlu tramvay arabalarından biri geçen Pazar günü Taksim bahçesinden geçmekte iken arabanın atları her nasılsa orada durarak ilerlememişlerdir. Bunları yoluna devam ettirmek üzere hayli çalışıldığı halde muvaffak olunamadığı ve diğer taraftan arkada bulunan tramvaylar da birer birer oraya gelerek beklemeye mecbur oldukları için büyük bir yığılma meydana gelmiştir. Uzun uğraşlar sonucu hayvanlar hareket ettirilebilmiş ve tıkanıklık giderilmiştir. Hayvanların bu güçsüzlüğünün yeteri kadar beslenmeyip aç bırakılmalarından kaynaklandığı şüphesizdir"[140].

Arabaları çeken hayvanların güçsüzlüğü yanında haddinden fazla müşteri alınması da seferleri aksatan gelişmelerdendi. Bu yüzden sokak ortasında kalmış tramvay arabalarına rastlanması hiç de seyrek görülen manzaralardan değildi. Araba yolda kalınca yolcular da zorunlu olarak inip, gidecekleri yere yaya olarak ulaşmak zorunda kalmaktaydılar.

139 Sabah, 6 Ramazan 1308
140 Sabah, 10 Ramazan 1308.

Tramvay Beygirleri: "Tramvay beygirlerinden birçoğunun değiştirilmesi kaçınılmaz hale gelmiştir. Tramvay idaresi güçten düşmüş bu zavallı hayvanları hâlâ değiştirmedi. İnsanlar hayvanları medeni ihtiyaçları için istihdam ederler. Fakat bu istihdamı merhametsizliğin son derecesine götürmek hiç reva değildir. Geçen gün Galata'dan yukarı doğru çıkmakta olan tramvay arabası beygirleri Altıncı Daireye yakın olan yokuşta busbütün kesilip kalmış ve seyisin salladığı kırbaçların etkisi görülmemiştir. Bunun üzerine arabadaki müşterilerden şişman olanların arabadan inmeleri teklif edilmiştir. Şişman, zayıf arabanın yarı müşterisi indirildikten sonra güç hal ile yokuştan çıkılması mümkün olabilmiştir. Tramvay İdaresi yeni beygir almayacak ise başka bir tedbir hatırımıza geliyor. Bari onu yapsın. Bu da, tramvay müşterilerinden kilolarına göre ücret alınmasıdır. Her durağa bir kantar konulsun. Müşteriler tartılarak alınsın. Mesela 40 okkaya kadar olan müşterilerden bir kişilik bilet alarak daha ağır olanları iki kişi itibar edilsin. Zaten 16 kişilik denilen arabalara 16 kişi bindiği zaman cendereye konulmuş gibi bir hale geliniyor. O vesile ile şu izdiham da giderilmiş olur"[141].

Tramvay beygirlerinin bu durumu yolcuları son derece rahatsız edip gazete sayfalarında sürekli olarak tenkit edilmeye başlayınca şirket yeni hayvanlar istihdam etmekten başka çare bulamamıştı. Dolayısı ile Macaristan'dan 149 beygir getirtti. Bu hayvanlar satıcısı tarafından İstanbul'da teslim edilmek üzere beheri 25 liraya satın alınmıştı. Gümrük vergisini ise tramvay şirketi ödemişti. Hayvanların güçlü olmasına dikkat edildiği gibi uzun süre hizmet verebilmeleri için 7 ve 8 yaşlarındaki beygirler satın alınmıştı. Tramvaylar için yeni beygirlerin gelmesi ile ilgili haberler basına şöyle yansımıştı:

15 Mayıs 1891: "Tramvay idaresi için geçen Cumartesi günü Macaristan'dan şimendiferle 149 beygir getirterek Şişli hattında kullanmaya başlamıştır. Beygirler 5 günde gelecek iken 8 gün yolda kalmışlardır. Ama yemleri yalnız 5 günlük olduğundan biçare hayvanlar kalan 3 günü aç geçirmiş olduklarından şehrimize geldiklerinde perişan bir haldeydiler. Tramvay arabaları için yeni hayvan alınması çoktan beri gerekli idi. O derecede ki, eski beygirler araba çekmekten büsbütün aciz kalmışlardı. Hatta geçen gün Harbiye Mektebi önünde, yani düz bir yerde, hayvanlar hareketten acız kalıp arabadaki müşteriler çıkarılarak tramvayın hareket ettirilebilmesi mümkün olabilmiştir. İşte tramvay idaresi nihayet yeni beygir getirebildi. Buna teşekkür edilir. Fakat bu beygirler de eskileri kadar insafsızlıkla istihdam olunacak olurlarsa yakın zamanda bunlarda da hayır kalmayacaktır. Bir de İstanbul cihetindeki beygirlerin de değiştirilmeleri gereği tramvay idaresince unutulmamalıdır. Bir beygir insaflıca ve özellikle güzel beslenerek kullanılırsa elbette insafsızca ezilip aç bırakılan bir hayvandan çok daha uzun süre hizmet verebilir. Bu sebeple tramvay idaresinin beygirleri insaflı kullanması her şeyden önce kendi menfaati icabıdır. Hâlbuki seyislerin bu hayvanlara yaptıkları eziyet artık herkes tarafından nefretle karşılanmaktadır. Şehremaneti yetkililerinin de bu konulara eğilmesi gerekir[142]."

16 Mayıs 1891: "Dersaadet tramvay arabalarını çeken hayvanlar Soğukçeşme ve Aksaray yokuşlarını pek büyük bir zorlukla çıkabilmekte ve bu sırada bitap düşmektedirler. Bu durum ahalinin nazarı dikkatini çekmektedir. Hal böyle olunca Şehremaneti'ne verilen dilekçelerde tramvay şirketinin bu yokuşlarda arabalara üç yerine dört beygir bağlattırması ve bu surette hayvanların çekeceği yükün azaltılması istenilmektedir. Şehremini Rıdvan Paşa, bu teklifi uygun bularak tramvay şirketini durumdan haberdar etmiş ve gerekli yerlerde dört beygir bağlanmasını istemiştir. Buna rağmen şirket bildiği gibi hareket

141 Sabah, 20 Ramazan 1308.
142 Sabah, 10 Şevval 1308.

ederek arabaları üç beygirle yokuş çıkarttırmaya devam etmişse de Rıdvan Paşa'nın tekrar hatırlatması ile gerçeği kabul etmek zorunda kalmıştır. Şirket halen mevcut olan hayvanların miktarının kâfi olmadığından söz ederek yakında Macaristan'dan gelecek beygırlerin orada kullanılacağını ifade etmiştir. Beygirler Macaristan'dan geldiğine göre artık yokuşlarda arabalara dört hayvan bağlanması beklenmektedir"[143].

> *"Tramvay beygirlerinin bu duruma yolcuları son derece rahatsız edip gazete sayfalarında sürekli olmak üzere şikayet edilmeye başlanınca şirket yeni hayvanlar istihdam etmekten başka çare bulamamıştı. Dolayısıyla Macaristan'dan 149 beygir getirtti. Bu hayvanlar satıcısı tarafından İstanbul'da teslim edilmek üzere beheri 25 lira ya satın alınmıştı. Gümrük vergisini ise tramvay şirketi ödemişti. Hayvanların güçlü olmasına dikkat edildiği gibi aynı zamanda hizmet verebilmeleri için 7 ve 8 yaşlarındaki beygirler satın alınmıştı."*

Her ne kadar ulaşımın rahatlaması için yeni hayvanlardan beklentiler çoksa da sonraki günlerdeki haberlere bakılırsa beklentiler karşılanamayacak gibidir. Nitekim şu tür haberler hemen gazete sayfalarında yer almaya başlamıştır: "Tramvay idaresi hayvanları gayet ucuz fiyatla satın alıp aç bi-ilaç şehrimize getirdiği hayvanların Galata-Şişli arasında çalışmaları sırasında ortaya çıkmıştır. Yeni gelen hayvanlar bu hatta işleyen tramvaylara koşulmuştur. Biçare hayvanlar Galata'dan Tepebaşı'na kadar olan yokuşu güç hal ile ve kamçı kullanılarak çıkabilmişlerdir. Tahammülü zor bu durumdan dolayı bir hafta içinde üç hayvan telef olmuştur. Hep söylendiği gibi, tramvay idaresi şehrimiz halkından binlerce liralık kazanç elde edip birçok faydalar dahi sağlamaktadır. Buna rağmen idarenin biraz para harcayarak güçlü hayvanlar satın almaması hakikaten üzüntü vericidir."

Sonraki günlerde tepkilerin yoğunlaşması ile yeni gelen atların 40'ı İstanbul tarafında, diğerleri ise Beşiktaş ile Şişli hatlarında kullanılmaya başlanmıştır. Yeni gelenlerle beraber şirketin sahip olduğu atların sayısı 800'ü bulmuştur. Eski atlardan çok zayıf olan 50 tanesi ise hizmet dışı bırakılmıştır. İşin ilginç yönlerinden biri de, işe yaramayan bu atların tanesi 300'er kuruştan kira arabacıları tarafından satın alınmakta olmasıdır. Bu arada sürekli şikâyetler dikkate alınarak, Eminönü ve Aksaray tarafındaki yokuş yerlerde arabalara dörder at bağlama uygulaması başlatılmıştır.

Bununla beraber arabalara az at bağlanmasıyla ilgili şikâyetler yine de sona ermedi. Çünkü Topkapı ve Yedıkule tarafına işleyen arabalara da üçer hayvan bağlanıyor ve benzer şikâyetler bu hatların yolcuları tarafından da yapılıyordu. Bu konudaki şikâyetler sık sık Şehremaneti yetkililerine iletiliyordu. Şehremaneti de şirketi uyarıyor, fakat her dönemde şikâyetler yaşanmasının bir türlü önüne geçilemiyordu. Bu şikâyetlerden birine de Moniteur Oriental gazetesinin sütunlarında rastlanmaktadır. Gazete "mahut Tramvay Şirketi" başlığı ile verdiği haberde, tramvay şirketinin sebep olduğu traji-komik olayların bir türlü sona ermediğinden söz ediyordu. Çalışanların kabalığı veya sürücülerin dikkatsizliğine bağlı olarak hemen her gün tramvayların bir takım olumsuzluklarına rastlamak mümkündü. Son olarak meydana gelen olay ise şirketin itibarını yerler altına serecek kadar tuhaftı. Buna göre, 1906 yılı Kasım'ında Galatasaray'dan Şişli'ye gitmekte olan tramvay arabası Pangaltı'ya geldiğinde durmuş ve bir daha da hareket etmemişti. Çünkü arabayı çeken iskelet görümündeki atların yorgunluktan bir adım daha atacak halleri kalmamıştı. Yolcular bu durumdan sıkıldılarsa da bir süre seslerini çıkarmadılar. Fakat tramvayın hareket etmeye niyeti olmadığını görünce protestoya başladılar. Şaşkınlıktan ne yapacaklarını bilemeyen biletçi ve sürücü yolcuları sakinleştirmeye çalıştılar. Fakat yolcular sakinleşmediği gibi, atların da yürümeye niyeti yok gibi görünüyordu. Bir süre daha bekleyen biletçi ve sürücü yolcuları

143 Sabah, 11 Şevval 1308.

sakinleştiremeyince tramvay arabasını kendileri çekerek Şişli'ye kadar götürdüler. Benzerine kolaylıkla rastlanamayacak bu olayı şiddetle eleştiren gazete tramvay şirketini de önemle ikaz etmişti[144].

Gelişmelerden ve yaşananlardan rahatsız olan çevre sakinleri ve yolcular da gazeteleri arayıp şikâyetlerini bildiriyorlardı. Mesela bir okuyucu, şirket ıcraatlarından duyduğu rahatsızlık konusunda 1906 Kasım'ında şunları yazmıştı:

"Tramvay şirketinin kötü ve yetersiz araçları yüzünden her sabah büyük sıkıntılar çekiyoruz. Bazen güneşin, bazen yağmurun altında vagonlarda boş bir yer bulabilmek için çeyrek veya yarım saat hatta zaman zaman da bir saat beklediğimiz oluyor. Buna Pangaltı'dan Galatasaray'a gidiş zamanı olan 25 dakika ile yolun yarısına gelindiğinde arabaların geçişmesi için 10 veya 15 dakika bekleme süresini de eklediğimizde bu iki yerleşim yeri arasında seyahat edebilmek için harcanan zaman daha iyi anlaşılacaktır. Bu süreye atların keyfi olarak durdukları zamanı ilave etmiyoruz. Şirket şunu bilmelidir ki, Hükümetten imtiyazı İstanbul halkına ulaşım kolaylığı getirmek gayesiyle almışlardır. Yoksa insanların hayatını zorlaştıracak bir şirkete kimse imtiyaz vermez. Şirket, bütün düzensizliklerine son vermesi için daha fazla beklememelidir. Bunun için yapılabilecekler şöyle sıralanabilir: "Hatlarda çalışan araba sayısı şu andakine göre en az iki misline çıkarılmalıdır. Yollarda ciddi tamiratlar yapılmalı, eskimiş raylar yenileriyle değiştirilmelidir. Vagonlara vantilatörler konulmalıdır. Talebe göre, özel hizmet verecek şekilde temiz ve dezenfekte edilmiş vagonlar işletilmelidir[145]."

Şehremaneti genel sağlık kuralları açısından zaman zaman tramvay ahırlarını denetlemekteydi. Hatta bu amaçla Şehremaneti Baytar Müfettişi Binbaşı Haydar Bey görevlendirilmişti. Haydar Bey, yapmış olduğu teftişlerde ahırların temiz olup olmadığına bakıyor, gerekli ikazları yapıyordu. Tramvaylar için mevcut üç büyük ahırdan Şişli ve Aksaray'daki temiz bulunmuş, Beşiktaş ahırında ise gübrelerin biriktiği gözlenerek bunların temizlenmesi istenmişti. İstanbul ve Galata cihetlerinde bulunan diğer küçük ahırlar da zaman zaman bu şekilde teftiş edilıyordu.

TRAMVAY YOLLARININ TAMİRİ VE YİNE KAZALARDAN ŞİKÂYETLER

Tramvay hattı üzerinde bulunan ve tamir, düzenlenme ve yeniden inşası şirkete ait bulunan yollardan şirket komiseri Raif Bey tarafından hazırlattırılan plan gereğince Beşiktaş'tan Galata'da bulunan Kapıiçi Karakolu'na ve Taksim'den Şişli'ye kadar şose ve Voyvoda'dan Altıncı Belediye Dairesi civarında Okçumusa yokuşuyla Taksim Bahçesi'nden Harbiye Mektebi'ne değin adi kaldırım olarak yeniden yapılması ve Galata'dan Taksim'e, Azapkapı'dan Kapıiçi karakoluna kadar parke kaldırımlarının tamir edilmesi, İstanbul tarafında Soğukçeşme'den Parmakkapı ve Beyazıt'a kadar kezalik şose; Bahçekapı'dan Hamidiye Türbesi, Soğukçeşme'den Bâbıâli önleri parke kaldırımlarının yeniden yapılması, Aksaray'dan Soğukçeşme'ye kadar tamir edilmesi kararına varılmış ve icraata geçilmiştir. Topkapı ve Yedikule tramvay hatları da bozuk olup geliş gidişlerde çok zorluk çekilmektedir. Ekseriya biçare hayvanlar yerlere kapanmaktadırlar. Bu hatların tamiri de acilen gerekmektedir.

Bu tür kazalara hemen her gün rastlanmakta olması insanların şikâyetlerinin çoğalmasına ve Şehremaneti'nden tedbir alınmasını istemelerine yol açıyordu.

144 Monıteur Oriental, 7 Novembre 1906.
145 Monıteur Oriental, 22 Novembre 1906.

Mesela Sabah Gazetesi kazalarla ilgili olarak şu satırları yazmıştı: "Tramvay arabaları artık görünür kaza hükmüne girdiğinden şimdiye kadar nice facialarn meydana geldiği malum olup, bu konuda Şehremaneti'nden acil tedbir alınması talep edilmektedir." Konu ile ilgili olarak yapılan bir başka yorumda şöyle denilmektedir· "Tramvay şirketi ehil olmayan memur ve seyisler istihdam ederek gerek halkı rahatsız etmekte, gerekse bu gibi kazalara uğrayanlara sürekli zarar vermektedir. Bu gibi dikkatsizliklerin tekrar meydana gelmesine engel olunması için tramvay şirketine emir verilip ihtarda bulunulması ilgili mercilerden beklenmektedir." Bir başka yorum: "Tramvay idaresinin İstanbul, Galata ve Şişli hatlarında vuku bulan sakatlık vesaire gibi hafif kazalardan sarfi nazarla tramvay arabalarının her sene 10-15 kişinin ölümüne sebebiyet vererek bunlara görünür kaza adı verilmiş olduğu halde tramvay şirketinin bunların önüne geçilmesi için ne lazım geliyorsa yapmadığının bir göstergesi, bu hadiselerin tekrarlanmasından anlaşılmaktadır. Elini attığı her işin altından başarıyla kalkan Şeremini Rıdvan Paşa'nın kazalar konusunda da şirketi şiddetlice ikaz etmesi gerekmektedir."

> *"İstanbul ciheti tramvaylarından 18 numaralı arabanın Beyazıt'da yine biçare bir kadın cağızı çiğneyerek olümüne sebebiyet verdiği malumdur. Tramvay şirketinin her gün birer suretle tekrarlanan bu olumsuz hallerine dair evelahir gazetemizde yer verdiğimiz bir takım uyarı ve ihtarları anlaşılan şirketçe hiç dikkate alınmamakta ve kulaklarına dahi gitmemektedir. Son olarak umumun nefretini kazanan dikkatsizliğe bir başka örnek verilerek zavallı bir kadıncağız ezilmiştir. Şirketin bu insafsızca hareketleri şevketli, merhametli, padişahımız efendimiz hazretlerinin rıza-yı âlilerine külliyen aykırı olduğundan bu hallere son verileceğini ümit ediyoruz."*

Bir başka yorum: "Tramvay şirketinin bir zamandan beri dikkatsızliği nedeniyle meydana gelen kazalar sonucu birçok canın yandığı, hayli insanın da hayatını kaybettiği gazetemizi okuyanlarca bilinmektedir. Bu şirket hakkında şimdiye kadar pek çok şikâyet olup artık söylenecek bir söz kalmamıştır. Tramvay kumpanyasının bu halde devamı yani, dikkatsizlik ve intizamsızlığı, hat güzergâhının fenalığı, vagonların berbatlığı, seyislerin atları insafsızca, tahammül edilmez derecede kırbaçlamaları, ahalinin rahatına asla dıkkat edilmemesi, şirket hissedarlarının menfaatlerini tamamıyla zedelemekten başka, şehrın mamuriyetine de zarar vermektedir. Hâlbukı şirketin devletle yapmış olduğu mukavele ve şartname hükümlerine göre, icraatlar hem hükümetin arzusuna uygun olacak hem de hissedarlara zarar vermeyecek tarzda bulunacaktır. Şirketin bu noktalara dikkat etmesi temenni edilmektedir."

Şehremaneti'ne şikâyetler yetersiz olunca bu ifadelerle şirket hissedarları harekete geçirilmeye çalışılmış. Giderek tedbirler alınmadıkça şikâyet mercii padişah olacaktır. Nitekim şu tarz bir yazı kazaların önüne geçilmesi için padişahtan yardım beklendiğini göstermektedir. "İstanbul ciheti tramvaylarından 18 numaralı arabanın Beyazıt'da yine biçare bir kadıncağızı çiğneyerek ölümüne sebebiyet verdiği malumdur. Tramvay şirketinin her gün birer suretle tekrarlanan bu olumsuz hallerine dair evelahir gazetemizde yer verdığımiz bir takım uyarı ve ihtarları anlaşılan şirketçe hiç dikkate alınmamakta ve kulaklarına dahi gitmemektedir. Son olarak umumun nefretini kazanan dikkatsizliğe bir başka örnek verilerek zavallı bir kadıncağız ezilmiştir. Şirketin bu insafsızca hareketleri şevketli, merhametli, padişahımız efendimiz hazretlerinin rıza-yı âlilerine külliyen aykırı olduğundan bu hallere son verileceğini ümit ediyoruz."

Talepler Şehremaneti tarafından dikkate alınıp şirkete tembihler yapılmaktaysa da tramvay idaresi bunları her zaman dikkate almıyordu. İdareye yapılan tembihlerden en önemlilerinden biri de, arabaların önünde koşup halkı ikaz eden vardacıların istihdam edilmesi gereği idi. Bu konu 1899 yılında Aksaray'da meydana gelen bir kaza vesilesiyle tekrar gündeme geldi. Kazada, Aksaray'dan Samatya'ya giden ve Arabacı Hıristo'nun idaresinde bulunan tramvay, Kasap İlyas Mahallesi'nde 12 yaşında bır çocuğa

çarparak ölümüne sebep olmuştu. Olaydan sonra arabacı yakalanarak sorgulandı ve adli makamlara teslim edildi. Bu gelişmeleri Yıldız Sarayı'na bildiren Zabtiye Nazırı, kazaların meydana gelişinin en önemli sebeplerinden biri olarak, tramvay arabaları önünde koşup elindeki boruyu öttürerek halkı ikaz etmesi gereken "vardacı"ların bulundurulmamasını göstermişti. Nazır, bundan böyle bu konuya çok dikkat edileceğini ve önünde vardacı bulunmayan arabaların gidişlerinin engelleneceğini ifade etmişti[146]. Anlaşıldığı kadarıyla şirket vardacı kullanmayı zaman zaman ihmal ediyor, bu da kazaların çoğalmasına yol açıyordu.

Tramvaylar İstanbul sokaklarında işlemeye başladığından itibaren kazalar da birbirini takıp ettı. Her dönemde bir takım önlemler alınmasına çalışılmışsa da yine de kazaların önüne geçilemiyordu.

Mesela, Seyis Zaharyan tarafından kullanılan tramvay arabası, Eminönü'ne gitmek üzere Soğukçeşme'de bulunan Masarıfat Nazırı Hasan Paşa'nın konağı önünden geçerken, Kumkapı iskelesi beygircilerinden Çankırılı Osman'ın odun yüklü beygirine çarparak telef etmişti. Yine aynı gün Eminönü'nden hareket eden 171 numaralı tramvay arabası, Hocapaşa civarında bir kadına çarparak ağır surette yaralanmasına sebep olmuştu.

Bir başka gün Galata'dan Beşiktaş istikametine hareket eden tramvay arabası, yolculuk esnasında önüne çıkan bir merkep sürüsünü ezerek içlerinden birçoğunun telef olmasına sebep olmuştu. Bir başka kazada ise Aksaray'dan hareket eden 6 numaralı tramvay arabası, Süvari Alayı'nın nakliye arabasına çarpıp darmadağın etmiş ama her hangi bir can kaybı olmamıştı.

Dünkü gün saat beşte Aksaray'dan hareket eden 28 numaralı tramvay arabası Sultanahmet Meydanı önünde birbirini müteakip üç defa hattan çıkmış, içinde bulunan bir takım çoluk çocuk fevkalade bir heyecan geçirmişlerdir.
Evvelki gün tramvay şirketinin 28 numaralı arabası Bahçekapı civarında Hamidiye imareti önünden geçerken İkinci Fırka Dördüncü Alay'ın nakliye arabasına çarparak arabayı parçalamıştır.

Dünkü gün Eminönü'nden Aksaray'a hareket eden tramvay arabaları Soğukçeşme'de hattan çıkmış, içeride bulunan yolcular büyük korku geçirmişlerdir. Etraftan yetişenler müdahale ederek ciddi bir kazanın önüne geçmişlerdir.

Bir başka gün saat sekiz civarında Beyazıt'den Aksaray'a doğru inmekte olan tramvay beygirlerinin Laleli durağına yakın bir yerdeki bozacı dükkânı önünden geçerken hayvanların ayağı kaymış, atlar ve araba süratle bozacı dükkânına dalmışlardır. Yarım saat kadar uğraşıldıktan sonra atlar düştükleri yerden kaldırılmış ve tramvay arabası tekrar raylar üzerine oturtulmuştur. Bu tür kazalar, atların yürüyüş yolundaki kaldırım taşlarının eskimesinden dolayı, ayaklarının takılmasından meydana geliyor. Tramvay idaresi şartname gereği bu kaldırımları sık sık tamir etmek mecburiyetinde olduğu halde bunu yerine getirmemekte, bu da gerek çevre gerekse araba ve atlar için daima tehlike yaşanmasına sebep olmaktadır. Kaldırım taşlarının ve traverslerin eskidikçe değiştirilmediği için gidiş gelişleri tehlikeye sokması ve kazalara sebebiyet vermesi halkın en çok şikâyet ettiği konular arasında gelmektedir. Esas itibariyle hükümetle şirket arasında yaşanan ihtilafların en önemli sebebini bu tamir meselesi oluşturmaktadır. Hükümet, şirketi yollarda gerekli tamiratı yapmamakla suçlamakta, şirket ise bunun kendi görevleri olmadığını iddia etmektedir.

146 BOA, Y.PRK.ZB, no. 22/98.

Tramvay şirketinden şikâyetler kapsamında bir Sabah okuyucusu da şu hususları ifade etmişti: "Tramvay şirketi hakkında öteden beri vaki olan şikâyetleri şirkete bildirmek üzere gazetelerin cümlesine uzun uzadıya yazılar yazıldığı halde bunlara hiç ehemmiyet verilmediğinden bu yolda güzel şehrimizin ıslah ve intizamına çalışan, ahalimizin refahını ve ıstırahatını sağlama uğrunda lazım gelen fedakârlığı yapmaktan çekinmeyen Şehremaneti nazarı dikkatini çekmek için aşağıdaki vakayı anlatmak istiyorum. Şöyle ki, Şehremaneti tarafından tramvay arabalarına erkek ve kadın yolcuların rahatça seyrüsefer etmelerini temin için arabaların bölme tahtalarının hareketli olması yönünde emir verildiği halde böyle bölmeli arabalara pek nadir tesadüf edilmektedir. Bunlarda da zaten nezaketsizlikleri herkesçe bilinen kondüktörler zahmete girmemek için yolcuların adedine göre ileri veya geri götürmekten kaçınıyorlar. Bu hususu kendilerine hatırlatanlara ağır ifadeler kullanmaktan kaçınmıyorlar. Bir veya iki araba çıkarıldığından, sabahları gidiş ve akşamları gelişte ahali -ayakta dursalar canlarına minnet ya- yer bulamıyorlar. Acaba insanların yoğunluğunun arttığı saatlerde geliş gidişlere daha fazla araba tahsis edilse şirket bundan fayda mı zarar mı görür? Elbette fayda görür.

Sözü edilen kalabalığın fazla olduğu seferlerde ahaliyi sardalye balığı gibi istif etmiş olan tramvaylara, bir de her adım başında birer kere yolcuları saymak için binen müfettişler kiminin ayağına basarak, kiminin koluna çarparak pervasızca gırdıklerinden herkesin rahatı büsbütün bozuluyor. Daha bu gibi vukua getirilen münasebetsizliklerin dile getirilmesine gazetelerin sayfaları yetmeyeceğinden şu başlıcalarını ifade etmekle yetindim. Bu konuda Şehremaneti tarafından şirkete gerekli uyarılar yapılmasını beklemekteyiz."

Bu okuyucu mektubundan da anlaşıldığı üzere, ulaşım araçlarının yetersizliği açısından dünün İstanbulluları ile bugünün İstanbulluları arasında pek fark hissedilmiyor.

TRAMVAY ŞİRKETİNİN İMTİYAZI UZATMAK İSTEMESİ VE YENİ İMTİYAZ TALEPLERİ

İstanbul tramvayları şirkete gelir temin etme konusunda avantajlar sağladığından şirket faaliyetlerden memnundu. Dolayısı ile imtiyaz süresinin sona ermesine uzun yıllar olmasına rağmen şirket imtiyazını uzatabilmek için harekete geçti. Bu amaçla, o dönemde ortaya çıkan bir fırsatı değerlendirmek istedi. Osmanlı Devleti, 1893 yılında İstanbul'da bir sergi açma çabaları içinde idi. Doğal olarak bunun için bir takım masrafların yapılması gerekiyordu ve bu yıllarda devlet bütçesi ekstra masrafları yapmakta her zaman zorlanıyordu. Tramvay şirketi bu durumu bildiğinden hükümete, bir nevi sponsorluk sayılabilecek bir öneri getirdi. Buna göre tramvay şirketi sergi için her sene 250 lira ödemeyi taahhüt ediyordu. Karşılığında ise, sahip olduğu imtiyazın bitiminden itibaren 25 sene daha uzatılması talep edilmişti. Osmanlı Hükümeti şirketin bu önerisini 29 Ekim 1893 tarihinde yaptığı toplantıda görüştü. Senede sadece verilecek 250 lira karşılığında imtiyazın 25 sene uzatılması hiç de cazip bir teklif sayılmazdı. Esas itibariyle hükümet öteden beri şirkete zaten birçok kolaylıklar sağlıyordu. Dolayısı ile bu talebin kabul edilmesi mümkün değildi[147].

Şirket bu konudaki talebinden kolaylıkla vazgeçecek görünmüyordu. Nitekim teklifinde bir takım iyileştirmeler yaparak 1894 yılında tekrar müracaat etti. Bu defa, imtiyaz uzatıldığı takdirde, sergi için yılda 400 lira ödemeyi kabul ediyordu. Ayrıca sergi masraflarında kullanılmak üzere şirket hisselerinden bir miktarının verilmesi de teklif edilmişti.

147 BOA, MV, no. 77/14

Bunun anlamı, her yıl şirketin kârından belirli bir miktarın sergi için ayrılması idi. Fakat şirket her yıl aynı kazancı temin etmeyebilirdi. Bunu da dikkate alan şirket, eğer hisse önerisi uygun görülmezse yıllık yapılması düşünülen ödemenin 600 liraya çıkabileceğini de belirtmişti. Osmanlı Hükümeti bu önerileri de 16 Eylül 1894 tarihli toplantısında görüştü. Fakat bu defa da kabul edilebilir bulunmadı. İmtiyaz müddetinin bitimine daha süre vardı ve zamanı geldiğinde en uygun şartları kim teklif ederse imtiyaz ona verilebilirdi[148].

Şirket imtiyazını uzatamadığı gibi bir takım gelişmeler, mevcut imtiyazını kaybetme tehlikesiyle de karşı karşıya kalmasına sebep olmuştu. Şirketle yapılan 28 Temmuz 1881 tarihli mukaveleye göre Eminönü-Eyüp arasında bir tramvay hattı yapılması gerekiyordu ve şirket aradan yaklaşık 15 yıl geçmesine rağmen bu hattı yapmamıştı. Bunun üzerine hükümet, şirketin teminat olarak Osmanlı Bankası'na yatırdığı hazine tahvillerine el koymuştu. Şimdi ise Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi, şirketin imtiyazının feshedilmesi veya tahvillerin nakde çevrilerek hazineye gelir kaydedilmesi konusunda yapılması gerekenler hakkında hükümetten görüş sormuştu. 7 Temmuz 1895 tarihli hükümet toplantısında imtiyaz feshi yerine, hazinenin hak ve menfaatlerini gözetecek tarzda hareket edip, tahvilleri şirkete iade ederek teminat akçe tutarı olan 2.000 liraya el konulmasının daha uygun olacağına karar verildi[149]. Bundan sonra şirket bir süre için imtiyaz uzatma taleplerine ara verdi.

1898 yılında meydana gelen bir gelişme çerçevesinde, genel kurul kararı ile Dersaadet Tramvay Şirketi yönetim kurulunda ve şirket müdürlüğünde köklü bir değişikliğe gidildi. Normal şartlarda her sene yönetim kurulu ya aynı kalmakta veya en fazla iki üyesi değişmekte idi. Bu defa ise yönetim kurulunun tamamı yeniden oluşturulduğu gibi şirketin müdürü Pedrelli de değiştirilmişti[150]. Bu uygulama Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi tarafından uygun bulunmuş ve genel kurulun şirket müdürünü değiştirme yetkisine sahip olduğu kabul edilmişti. Fakat Şura-yı Devlet Mülkiye Dairesi Tanzimat Dairesi'nin kararını benimsemedi. Bunun üzerine görevden alınan müdür Pedrelli, Şehremini Rıdvan Paşa aracılığı ile II. Abdülhamid'e başvurup genel kurulun uygulamasının doğru olduğunu savundu. Pedrelli şunları söylüyordu: "Vekilin her zaman azledilebilmesi şer-i şerifi İslam'ın bir hükmü olup, mevcut kanunlarda da şer-i şerife aykırı hiç bir kayıt yoktur. Diğer devletlerin kanunlarına göre de vekil azledilebilir. Aksi halde, şirket hissedarlarının seçtikleri vekilleri azlememesi gibi bir esas kabul edilecek olursa kamu yararı aleyhine bir durum hâsıl olur. Mesele Osmanlı Devleti imtiyaz vermiş olduğu bir anonim şirket yöneticilerinin idaresinden memnun olmadığı takdirde onları değiştirmek isterse şirket hisselerinin % 51'ini satın alıp bunu yapabilir. Hâlbuki şirket müdürleri azilden varestedir denildiğinde, hükümetin anonim şirketlere karşı olan meşru silahı elinden alınmış olur. Bendeleri bu topraklarda doğmuş ve zat-ı şahanelerinin pek çok iltifatına ve yardımına mahzar olmuş sadık bir bende olarak, hissedarların seçecekleri yeni müdürün de Osmanlı Devleti'ne aynı sadakatle hizmet edeceğine emin bulunuyorum. Bu sebeple Şura-yı Devlet Mülkiye Dairesi'nin almış olduğu kararı doğru bulmadığımı zat-ı şahanelerine arz etmeye cesaret ettim"[151].

Bu gelişmelerden anlaşıldığı kadarıyla Dersaadet Tramvay Şirketi'nde idari anlamda ve hissedarlar seviyesinde önemli değişiklikler meydana geliyordu. Nitekim 1898 Mart'ında yapılan genel kurulu oldukça tartışmalı geçmişti. Genel kurul toplantısında Belçikalı hissedarların çoğunluk sağlayacakları anlaşılıyordu. Tartışmalı olacağı tahmin edilen toplantı vesilesi ile jandarma ve polis güvenlik tedbirleri almıştı. Hisse sahibi olarak toplantıda bulunma hakkına sahip olmayan kimse içeriye alınmıyordu.

---

148 BOA, MV, no. 81/49.
149 BOA, MV, no.85/20.
150 BOA, İ.Hus., no. 33, Za 1315.
151 BOA, Y.PRK.ŞH.,no. 8/30-A.

Kalabalık yüzünden bazı hissedarlar da dışarıda kalmıştı. Meclis başkanı söz alarak şirketin durumunu anlattı ve hesapların onaylanmasını istedi. Bunun üzerine Belçikalı hissedarlardan biri, hesapların kabul edilmesinin mümkün olmadığını belirten bir konuşma yaptı. Bu esnada şirketi ele geçirme çabası içinde olan Belçikalı Mösyö Perdikari bulunduğu yerden söz alarak, "Hissedar efendiler! Artık ne yaparsanız yapınız, idare meclisi sizi mezbahaya giden koyunlar gibi alıp götürmesin" şeklinde bir konuşma yaparak muhalefeti harekete geçmeye çağırdı. Bunun üzerine hesapların onaylanması teklifi 64'e karşı 83 oyla reddedildi. Esas itibariyle tramvay şirketinin hâsılatında önemli bir düşüş gozlenıyordu. 1896 yılında gelirler 64.074 lira olduğu halde bir sonraki 1897 senesinde gelirler 59.473 liraya düşmüştü. Yani 4.600 liralık bir gelir kaybı söz konusu ıdı. İşte bu olumsuz tablo hissedarların hesapları onaylamamasına sebep olmuştu[152]. Bundan sonra yapılan seçımle hissedarlar tarafından yeni yönetim kurulu oluşturuldu ve Dersaadet Tramvay Şirketi Müdürlüğü'ne Mösyö Perdıkari getirildi.

Bu arada İstanbul'da tramvay inşa etmek üzere yeni talipler de ortaya çıkmaya başlamıştı. İşin ilginç yönlerinden biri de, artık elektrikli tramvay imtiyazından söz ediliyor olmasıydı. Nıtekim Schmead Bartlett isimli bir müteşebbis, 9 Eylül 1899 tarihli dilekçesinde, bu tür taleplerini ortaya koymuştu. Schmead Bartlett, bizzat Padişah II. Abdülhamid'e sunduğu dilekçesinde özetle şöyle demıştı: "Maruzatıma gelince, taraf-ı padışahîden geçen Kasım ayında ıhsan buyrulan İzmir elektriklı tramvay ımtiyazının tamamlanması için vekillere emir vermenizi istirham eylerim. Imtiyazların içinde en geniş ve hemen sürat ve kolaylıkla yapılabılecek olanı İzmir'in aydınlatılması imtiyazı ıdı. Diğerlerının hem gelirleri az hem de İzmir ve Selanik'te mevcut tramvay ve gaz kumpanyalarının rızalarını almaya bağlıdır. Zat-ı şahanelerinden Kadıköy, Üsküdar ve civarı tramvayları imtiyazı, İstanbul'da yeni bir tramvay inşası veyahut İstanbul'da elektrik imtiyazı gibi değerli bir imtiyaz ihsan buyurmanızı beklemekteyim. Bu ımtıyazlardan biri ihsan buyrulacak olursa Osmanlı Devleti'nin menfaatleri için sarfetmış olduğum gayretlerin ve harcamış olduğum paraların karşılığını almış olurum"[153]. Schmead Bartlett'in bu iddialı imtiyaz talebinin pek dikkate alınmadığı sonraki dönemlerde gündeme gelmemesinden anlaşılıyor.

Tramvay şirketi imtiyazının sona erme tarihinin yaklaşması imtiyaz taleplerinin çoğalmasına yol açmıştı. Bu talipler arasında İstanbul Belediyesi eski başkanlarından Rıdvan Paşa'nın oğlu Reşat Bey de vardı. Nitekim II. Abdülhamid Reşat Bey'in girişimlerini olumlu karşılayarak 1905 yılında imtiyazın kendisine verilmesi yönünde bir irade çıkardı. İmtiyaz, tramvay şirketinin mevcut süresi sona ereceği tarihten itibaren geçerli olacaktı[154]. Bu arada başka talipler de faaliyete geçmekte gecikmemişlerdi. II. Abdülhamid Reşat Bey'i tercih edince, diğerleri Sadrazam Mehmed Ferıd Paşa nezdinde girişimlerde bulunmaya başladılar. Öncelikle hâlihazırda ışletmeyi yürütmekte olan tramvay şirketi, yeni cazip tekliflerle imtiyazı devam ettirmek istiyordu.

Bunun yanında bir Belçika şirketi 30–40 bin liralık hayır yapmak suretiyle imtiyazı ele geçirmek istiyor, yine bir sarraflar grubu da tramvay imtiyazına talip oluyordu. Sadrazam Ferid Paşa bu talepleri II. Abdülhamid'e duyurdu. Ama Saray'dan 11 Mart 1905 tarihinde gelen cevap, mevcut süresinin bitiminden itibaren imtiyazın Rıdvan Paşa'nın oğlu Reşat Bey'e 75 yıl müddetle verileceği şeklinde idi. Reşat Bey, tramvay şirketinin sağlamayı önerdiği avantajları kendisi de sağlamayı taahhüt etmişti[155].

152 Servet-i Fünun, 26 Mart 1314.
153 BOA, Y. PRK. TNL., no. 6/49.
154 BOA, İ.Hus. no.105, R 1323.
155 BOA. İ.Hus., no. 14, M 1323.

Tramvay şirketi bu gelişmelerden son derece telaşlandı. Nitekim şirket müdürü Perdikari, bizzat padişaha başvurarak imtiyazı ele geçirme mücadelesinin geri planını anlatırken, aynı zamanda, şirket olarak o ana değin yapmış oldukları sadıkane hizmetlerden söz edip mevcut imtiyazlarını koruma çabası içine girdi. Perdikari şu hususlara değiniyordu: Sofya ve Atina tramvaylarını işleten bir İngiliz ve bir Belçika şirketi, İstanbul tramvaylarını da ele geçirmek üzere harekete geçip Nafia Nezareti'ne müracaatta bulunmuşlardı. Bunlar İstanbul tramvaylarının imtiyazını istiyorlar, ayrıca, Yedikule'den Zeytinburnu'na kadar yeni bir hat inşa etme talebinde bulunuyorlardı. Hatta Zabtiye Nezareti'nden izin almaksızın İstanbul şehri ile havalisinin plan ve haritasını elde etmeye çalışmışlardı. Bunların Bulgar şirketleriyle irtibatta oldukları anlaşılınca Padişah Nafia Nezareti'ne emir vermek suretiyle şehir planlarının verilmesini katiyetle yasaklamıştı. İngiliz ve Belçikalı müteşebbisler yine pes etmeyip bu defa da Armiştrong şirketinin İstanbul temsilcisi Mösyö Devir aracılığıyla tramvay imtiyazına talip oldular. Fakat Devir'in de onlar adına hareket ettiği anlaşılınca girişimleri yine boşa gitti. En son teşebbüsleri ise Rıdvan Paşa'nın oğlu Reşat Bey'i kullanmak oldu. Reşat Bey'in padişah nezdinde sahip olduğu itibarı göz önünde bulundurarak, ondan önce şahsı adına imtiyaz almasını, sonra da kendilerine devretmesini istediler. Nitekim gelişmeler de böyle oldu. Reşat Bey imtiyaz için padişahtan izin aldı ama henüz diğerlerine devretmedi.

Tramvay şirketi müdürü Perdikari yaşanan gelişmelerdeki perde arkasını bu şekilde anlattıktan sonra, bu defa da şirketin hizmetlerinden söz etmeye başlamıştı. Perdikari'ye göre; Tramvay şirketinin hisselerinden birçoğu müslümanların ve hatta yetim müslümanların elinde bulunuyordu. Dolayısı ile şirketin kazancı aynı zamanda bunların kazancı anlamına geliyordu. Şirket şimdiye kadar birçok kişiye menfaat temin etmiş, devlete olan sadakatini de her zaman göstermişti. Şimdi ise sahip olunan varlıkların ve imtiyazın başkalarının eline geçmesine engel olmaya çalışılıyordu. Bunun olmaması için Reşat Bey'e padişahtan aldığı imtiyaz iznine karşılık olarak 25 bin lira önermişlerdi. Fakat her ne pahasına olursa olsun tramvay imtiyazını elde etmeye çalışan İngiliz ve Belçikalı şirketin temsilcileri Reşat Bey'e imtiyaz için 50 bin lira teklif ettiklerinden tramvay şirketinin önerisini Reşat Bey reddetmişti.

Mösyö Perdikari bütün bu hususları dile getirdikten sonra, rakip şirketlerin niye bu kadar fedakârlıklara katlandıklarına izah getiriyordu. Dersaadet Tramvay Şirketi hâlihazırda arabacı, biletçi, seyis vs. olarak binden fazla kişiyi istihdam eden büyük bir şirketti. Yeni hatların inşa edilmesiyle şirket çalışanlarının sayısı 2.000'i bulacaktı.

İşte İngiliz ve Belçikalılar böyle bir değeri zabt etme gayreti içinde idiler Hâlbuki tramvay şirketi yıllarca sadıkane bir şekilde hizmet vermiş, hiçbir müşkülat çıkarmamıştı. Diğerlerinin ise nasıl davranacakları meçhul olup devlet için birçok tehlike yaratmaları söz konusu idi. Şimdi mevcut şirketle kolaylıkla anlaşmak mumkünken, maceraya sebep olabilecek başka alternatifler denemek devletin de menfaatine olmayacaktı[156].

Bu gelişmeler ve II. Abdülhamid'in hareket tarzları bir arada değerlendirildiğinde aslında padişahın şirketler arasındaki rekabeti körükleyip devlet için en iyi şartları temin etmeye çalıştığı kolaylıkla anlaşılabilir. Çünkü o dönem itibariyle artık elektriklı tramvaya geçilmesi söz konusudur ve bunun için büyük yatırımlar yapılması lazımdır. Dersaadet Tramvay Şirketi'nin İstanbul ulaşımında tekel oluşturması ve başka her hangi bir rakibi bulunmaması durumunda, şirketin yeni yapılacak hatlar için devletten birçok fedakârlık beklemesi tabiidir. Hâlbuki rakipler olduğunda şartlar değişecek, bu defa şirket imtiyazı kaptırmamak için kendisi fedakârlıkta bulunacaktır.

156 BOA, Y.PRK.TNF, no. 8.28

Nitekim şirket müdürü Perdikari'nin büyük telaşa kapılması, imtiyaz için Reşat Bey'e 25.000 lira açıktan para vermeyi önermesi, diğerlerine göre mevcut şirketle anlaşmanın çok kolay olacağını beyan etmesi, hep bu rekabet unsurundan kaynaklanmaktadır. Dolayısı ile Padişahın Reşat Bey'e imtiyaz vermesi, bütün bu rekabet ortamının doğmasına yol açmıştır. Nitekim sonraki gelişmelerin de göstereceği gibi, önce endişeye düşürülen ve imtiyazını kaybetmek telaşına kapılan şirketle tekrar anlaşılacaktır.

Bununla beraber sürecin işlediği dönemde rekabetin devam etmesi gerekmektedir. O yüzden Reşat Bey imtiyaz üzerindeki haklarını savunmaya devam etmektedir. Ama tramvay şirketi de boş durmamakta, sermayesinin çoğunluğunun Almanların elinde bulunmasını koz olarak kullanıp, Almanya'nın siyasi nüfuzunu arkasına almaya çalışmaktadır. Nitekim bunu sağlayabildiğini, Alman sefarethanesinin devreye girip imtiyazın mevcut şirkete verilmesini istemesinden anlıyoruz.

Rekabet oyununun kurallarına göre oynanabilmesi için Reşat Bey'in hemen pes etmemesi gerekmektedir. Dolayısı ile II. Abdülhamid'e Rüsumat Emini tarafından gönderilen bir yazı, meseleye Reşat Bey nokta-i nazarından bakmakta ve imtıyaz sahibinin kendisi olması gerektiğini vurgulamaktadır. Rüsumat eminine göre tramvay imtiyazı 75 sene müddetle Reşat Bey'e verilmiş bulunduğundan artık bununla ilgili gereken muamelelerin yapılması lazımdır. Bu arada mevcut şirket ve bazı başka müteşebbisler de hükümete bir takım avantajlar sunmak suretiyle imtiyazı ele geçirme peşindedirler. Reşat Bey ise onların kabul ettiği her şartı ve teklif ettikleri avantajları sağlamayı taahhüt etmektedir. Hatta tramvay şirketinin sokakların genişletilmesi için teklif ettiği fiyattan 5 bin lira fazlasını vermeyi de kabul ediyordu. Rüsumat Emini, bu durumda şirketin sağlayacağı avantajlarla Reşat Bey'in taahhütleri arasında önemli bir fark olmadığı gibi, imtiyazı almış olmasından dolayı Reşat Bey'in rüçhan hakkı bulunduğunu ifade ediyordu. Almanya elçiliğinin meseleye müdahil olması konusunda ise Rüsumat emini şu argümanları getirmekteydi: Öncelikle, elçiliğin bu gibi konulara müdahale etmemesi gerekmekteydi. İkinci olarak, Reşat Bey'e imtiyaz verilmekle tramvay şirketinin mevcut hakkına hıçbir şekılde dokunulmuyordu. Çünkü verilen imtiyaz hâlihazırda şirkete ait imtıyaz süresinin sona ermesinden itibaren geçerli olacaktı. O yüzden şirketin bu konuda şikâyet etmeye hakkı yoktu. Üçüncü olarak, şirketin Şehremaneti'nden veya diğer dairelerden bir takım alacak iddiası veya talepleri varsa, haklı çıktığı takdirde alacaklarını tahsil etmekten kimse onu alıkoymayacaktır. Dördüncü olarak, bir anonim şirketin hissedarları hangi memleket ahalisinden olursa olsun, şirketin haiz olduğu hukuktan başka bır şeye malik olamayacakları gibi, hükümet de şirketın mukavele ile elde ettiği hukuki haklara hiçbir zaman tecavüz edemez.

Rüsumat emını bu görüşleri ile rekabet ortamını körüklemiş ve tramvay şirketinin endişelerinin sürmesini sağlamıştı. Nitekim müdür Perdikari tekrar harekete geçerek şirketin haklarını savunma çabası içine girmişti. Bu amaçla yine II. Abdülhamid'e başvurdu. Başvurusunda, müdürlük görevinde bulunduğu 7 seneden beri mevcut hatların yenilenmesi ve yeni birçok hat inşa edilmesi için Nafia Nezareti'ne defalarca müracaatta bulunduysa da her defasında olumlu bir sonuç alamadığından söz eden Perdikari, Nezaret'in bunun için ileri sürdüğü şartların çok ağır olduğundan yakınmıştı. Dolayısı ile girişimleri bir netice vermemişti. Buna rağmen teşebbüsten vazgeçmediğini ifade eden müdür, 1905 yılında Nezaret'e yine dilekçe vererek yapmak istediği icraatlar için izin istemişti. Buna göre, Beyazıt'tan Fatih yoluyla Edırnekapı'ya, Tünel'den Galatasaray'a ve Pangaltı'dan Tatavla'ya gidecek üç yeni hattın yapımını talep etmişti. Aynı zamanda eski hatları iyileştirmeyi ve Galata-Ortaköy arasını çift hatta dönüştürmeyi istiyordu. Ayrıca şirket olarak şu teklifleri de getirmişlerdi: Eski ve yeni hatların geçtikleri ve geçecekleri

caddelerin 20 arşına kadar olan kısımlarına granit kaldırımlar döşenecek ve bu kaldırımların ileriki yıllarda tamirini de şirket gerçekleştirecek. Şirketin Şehremaneti ve Seraskerlik'ten olan taleplerinden vazgeçilecek. Galata'da Tavaflar ve İstanbul tarafında Fatih caddelerinin istimlâk yapılarak genişletilmesi için önceki yıllarda teklif ettikleri 20 bın lira 30 bın liraya çıkarılacak. Perdikari, çok parlak olduğunu düşündüğü bütün bu teklifler karşılığında ımtıyaz müddetinin 75 yıl daha uzatılmasını istediklerini ıfade etmıştı. Fakat Nezaret, şirketin sözünü ettiği caddelerin genişletilmesi için bir miktar para vermesi yerine masrafın tamamını üstlenmesini talep etmişti. Bu miktar 100 bin lıra raddelerinde olduğundan şirkete ağır gelmiş, dolayısı ile bir sonuca ulaşılamamıştı. Yapılacak diğer masraflarla şırketin taahhüt ettiği icraatın yekûnu 250 bin lirayı buluyordu. Bu miktar borçlanma ile karşılanacağından bir de faiz ödemek zorunda kalacağını düşünerek hesaplı hareket etme gereği duymuştu. Fakat yine de şöyle bir açık kapı bırakılması ihmal edilmedi. İleride elektrikli tramvaylar için şirkete imtiyaz verilirse, söz konusu masrafa katlanmak mümkün olabilirdi. Bütün bu karşılıklı istekler tarafların ortak bir noktaya gelmesini sağlayamadı. Perdikari bu hususları izah ettikten sonra şırket olarak bundan sonra da tramvayların diğer Avrupa şehirleri derecesinde mükemmel ve Osmanlı Devleti'nin başkentine layık olmasına çalışacaklarını beyan etmişti. Perdıkari'nin bu başvurusu II. Abdülhamid nezdinde kabul görmüştü. Esas itibariyle şirketten oldukça avantajlı tekliflerin gelmesi de sağlanmıştı.

Dolayısı ile padişah, tramvay imtıyazının uzatılmasının bir başka kumpanyaya ihale edilmesindense devlete uygun şartlar sunan mevcut şirketin tercih edilmesinin uygun olacağına karar verdi. Fakat konu bir de hükümet tarafından ele alınmalıydı[157].

Bundan sonra konu hukümet tarafından da ele alındı. Esas itibariyle II. Abdülhamid'in karar vermiş olması olayın neticelenmesi için yeterliydi. Bununla beraber hükümetin görüşünün de alınması gerekiyordu. Ayrıca, şirket ile yapılacak mukavelenin teknik yönleri için de hükümet üyelerinin görüşlerıne ihtıyaç vardı. İmtiyazın şirket lehine uzatılması konusu Osmanlı Hükümeti'nin 28 Şubat 1906 tarihli toplantısında tartışıldı. Görüşmeler sırasında, eğer mukavelede elektrıkli tramvaylardan söz edilirse Tünel şirketinin buna karşı çıkmasının muhtemel olduğu üzerinde duruldu. Çünkü Tünel şirketi ile yapılan 6 Kasım 1869 tarıhli şartnamenin 30. maddesi[158] ile Tünel'in hattı mutavassıtından itibaren ikişer kilometre dâhilinde veyahut İstanbul'da sabıt makine ile çekilen bu tür demiryolları inşasına izin verildiği takdirde Tünel şirketinin rüçhan hakkı olacaktı. Bu tarif tramvayı pek ilgilendirmiyor gibi görünse de, sabit makineden kastın ne olduğu yoruma bağlı bir konu olduğundan Tünel şirketi ile hükümet arasında bir dava mevzuu olabilirdi. Dolayısı ile tramvay şirketiyle yapılacak mukavelede, tramvayların elektrikli olmasından söz edildiği takdirde, Tünel şirketinin muhtemel itirazlarını göz önünde bulundurmak gerekecekti. Osmanlı Hükümeti mukavele için şu ön şartı dercetmeyi uygun buldu. Tramvay şirketi ileride Tünel şirketinden kaynaklanacak her türlü iddiaların muhatabı olacak, aynı zamanda Tünel şirketi iddialarında kanunen haklı çıkarsa tramvay şirketi bunun için hükümetten hiçbir şey talep etmeyip kendi ımkânlarıyla Tünel şirketinin tazminatını karşılayacaktı[159].

157 BOA, I.Hus. no. 78, 5 / 23.

158 Söz konusu 30. madde şöyle idi. *Beyağlu ve Galata arasında her türlü yol ve şose inşası için ruhsat verildiği takdirde ol babda imtiyaz sahibinin tazminat istemeye hakkı olmayacaktır. Ancak mezkûr demiryolunun hattı mutavassıtından itibaren ikişer kilometre mesafe dâhilinde veya İstanbul'da bu türlü sabit makine ile icra olunur bu nevi bir demiryolu inşasına ruhsat veya imtiyaz verildiği takdirde ol babda imtiyaz sahibi şerait-i mütesaviye ile rüçhan hakkına sahip olacaktır*

159 BOA, MV, no. 115/1.

Sonraki hükümet toplantılarında imtiyaz konusu ele alınmaya devam edildi. 28 Mayıs 1906 tarihli oturumda mesele yine uzun uzadıya tartışılmıştı. İş artık şekillenmeye başlamış, şirket yöneticileri ile yapılan görüşmelerde yapılacak mukavelenin hükümleri belirlenmeye başlamıştı. Bununla beraber bazı konularda hükümet üyelerinin itirazları ve değişiklik talepleri vardı. Mesela mukavele müsveddesinin 5. ve 10. maddeleri üzerinde tartışma sürüyordu. 5. maddede öngörülen, istimlâk için şirketin 20 bin lira vermesinin kabul edilemeyeceği nazırlar tarafından vurgulanmıştı. İstimlâk masrafı ne olursa olsun şirketçe karşılanmalıydı. Şirket ise mali durumunun buna müsait olmadığını ileri sürüyordu. 10. maddede ise şirketin, yapılacak işler için gereken sermayenin tedariki amacıyla mecburi hatlar için 250 bin ve ihtiyari hatlar için 150 bin liralık tahvil ihraç etmesi öngörülmüştü. Bu miktar da fazla bulunmaktaydı. Ayrıca şirketin Şehremaneti ve Seraskerlikten tazminat talepleri vardı ve Alman sefaretinin müdahaleleri de hoş karşılanmıyordu. O yüzden şirket bu konuları çözmeliydi[160]

İleriki günlerde taraflar arasında mutabakat oluştu. 16 Ocak 1907 tarihli hükümet toplantısı ile tramvay imtiyazının, bittiği tarihten itibaren 75 sene uzatılmak suretiyle Dersaadet Tramvay Şirketi'ne verilmesi kararlaştırıldı[161] ve sonrasında hazırlanan mukavele ve şartname metinleri hükümet ve şirket temsilcileri tarafından imzalandı.

31 OCAK 1907 TARİHLİ MUKAVELE

Dersaadet Tramvay Şirketi'nin İmtiyaz Müddetinin Uzatılması ve Bazı Yeni Hatlar İnşası Hakkında Mukavelename:

Bir taraftan Osmanlı Hükümeti adına hareket eden Ticaret ve Nafıa Nazırı Zihni Paşa hazretleriyle, diğer taraftan Dersaadet Tramvay Şirketi namına hareket eden şirket idare meclisi başkanı Mösyö K. Vayze, şirket müdürü Mösyö K. Perdikaris arasında aşağıdaki hususlar karalaştırılmıştır.

Madde 1: Birinci olarak; işletilmekte bulunan Eminönü- Aksaray hattını Beyazıt istasyonundan ayrılarak Sultan Beyazıt meydanıyla Şehzadebaşı'ndan, Şehremanetince belirlenecek sokaklardan geçerek, Fatih'e ve oradan Edirnekapı'ya ulaşmak üzere,
İkinci olarak; mevcut Şişli hattının Galatasaray mevkiinden ayrılarak şimdilik Leh Sokağı'nın köşesine ve Altıncı Belediye Dairesi tarafından caddenin genişletilmesi halinde Tünel mevkiine kadar uzatılmak üzere,
Üçüncü olarak; yine mevcut Şişli hattının Pangaltı'da Mezarlık Sokağı köşesine tesadüf eden mahallinden ayrılarak Mezarlık Sokağı'yla Aya Dimitri Sokağı'ndan geçerek Tatavla-Aya Dimitri Kilisesi meydanına ulaşmak üzere mecburi,
Dördüncü olarak; ileride hükümet ile anlaşarak ya Eminönü'nden veyahut Unkapanı'ndan başlayarak Eyüp'e ulaşmak,
Beşinci olarak; Unkapanı meydanından başlayarak Vefa Caddesi'nden geçip Fatih hattıyla birleştirilmek,
Altıncı olarak; mevcut hattın Ortaköy istasyonundan itibaren Kuruçeşme ve Arnavutköy'den geçerek Bebek Bahçesi önünden sona ermek üzere ihtiyari olarak yeni tramvay hatlarını inşa ve beygir ile çekilen tramvay arabalarını işletmek üzere hükümet tarafından tramvay şirketine imtiyaz verilmiştir.

Madde 2: Birinci maddede inşa edileceği belirtilen yeni hatlara ait imtiyazın müddeti, mevcut hatların imtiyaz sürelerinin bitiminden itibaren 75 senedir. Hâlihazırda işleyen hatların imtiyaz süresi de, yeni

160 BOA, MV, no. 113/89.
161 BOA, MV, no. 114/85.

yapılacak hatlarla aynı dönemde bitecektir.

Madde 3: Şirket, Ferman-ı Âli tarihinden itibaren, birinci maddede mecburi olarak inşa etme taahhüdünde bulunduğu hatlardan Fatih-Edirnekapı hattını 10 sene ve diğer hatları 5 sene zarfında tamamlayıp işletecektir. İhtiyari olan diğer üç hattı 5 sene zarfında tamamlayıp işletemezse, inşaata başlanmış olsa dahi, hükümet bu hatların imtiyazını başka şahıs veya şirketlere vermekte muhtar olacaktır.

Şu kadar ki, beyan edilen müddet esnasında inşaatın ertelenmesini gerektiren zorunlu bir sebep meydana gelmişse, durum derhal Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne yazılı olarak bildirilecek ve gerekçenin kabulü halinde erteleme müddeti inşaatın bitim süresine eklenecektir.

Madde 4: Üçüncü maddede sözü edilen 5 sene müddet zarfında şirket mevcut hatların demir çubuklarını yenilemeyi, eski ve yeni hatların geçeceği bütün sokakları, yaya yolları dahil olmak üzere, 20 arşın genişliğinde parke taşı döşemeyi, bunları imtiyaz müddetinin sonuna kadar iyi halde muhafaza etmeyi ve hayvanların ayaklarının kaymaması için kaldırım taşlarını çentmeyi taahhüt etmektedir.

Madde 5: Şirket, yeni hatların geçeceği caddelerden tek hatlı olanların genişliği 12 arşından az ise 12 arşına yükseltmeye ve kezalik yeni hatlardan çift hat döşenecek caddeler ile, eski hatlardan halen çift yol olarak işleyenler haricinde çıft hatta dönuştürülecek caddelerin genişliği 15 arşından az ise 15 arşına yükseltmeye mecburdur. Şu kadar ki, şirket bu genişletme çalışmaları için şimdilik nakit olarak 30 bin lıra sarf etmeyi taahhüt etmektedir. Şehremanetiyle müzakere edilerek, söz konusu meblağ öncelikle tek hatlı yolların dar olanlarının genışliğını 12 arşına çıkarmak için kullanılacak, kalacak miktar, çift hat yolların 15 arşına yükseltilmesine sarf edilecektir.

Şöyle ki, şirket eski ve yeni hatlardan hâlihazırdaki genişlikleri 15 arşından aşağı olmayan yollara Şehremaneti'nin muvafakatiyle çift hat döşeyeceği gibi, artan miktar hatlardan hangilerinin 15 arşına yükseltilmesine kifayet ederse oralara dahi çift hat yapılacaktır. Bu genişletme sırasında kesilmesi veya satın alınması gereken emlakın sahipleriyle uyuşmazlık meydana gelirse istimlâk nizamnamesi gereğince hareket edilecektir.

Madde 6: Şirket, bu mukavele ile belirlenen taahhütlerini yerine getireceğini temin etmek üzere Ferman-ı Âli kendisine tebliğ edildiğinde teminat akçesi olarak Osmanlı Bankası'na nakden 2.000 Osmanlı lirası yatıracaktır. Bu teminat akçesi bütün hatlar ve tamiratlar bitirildiğinde katı kabul muamelesi yapıldıktan sonra şirkete iade edilecektir.

Madde 7: İnşaatın tamamlandığı tramvay şırketince haber verildiğinde, Ticaret ve Nafıa Nezareti tarafından görevlendirilen bir fen komisyonu ınşaatı muayene edecek, gerekirse geçici kabul muamelesi uygulanacak, geçici kabulden bir sene sonra yıne bır fen komisyonu tarafından inşaat tekrar denetlenecek, hatların şartname hükümlerine uygun yapıldığı komisyon raporuyla sabit olursa Ticaret ve Nafıa Nezareti kati kabul muamelesini yerine getirecektir.

Madde 8: Eski ve yeni hatlara en az 500 metre mesafede bulunmak şartıyla hükümet yeniden tramvay hatları tesisi ve işletilmesi için dilediği şahıs veya şirkete imtiyaz vermekte muhtar olacaktır.

Madde 9: Şirket dördüncü maddedeki taahhütlerini yerine getirmek için ithal edeceği travers, ray ve miktarı Şehremanetince belirlenecek taş ve çimentoyu, yeni hatların ilk işletilmesine ait ve bir defaya mahsus olarak getireceği beygir, koşum ve arabaları vergisiz olarak gümrükten geçirilebilecektir.

Madde 10: Şirket bu defa gerçekleştireceği inşaat için lazım gelen sermayenin tedariki hususunda evvelce tedavüle çıkarılmış tahvillerden ayrı olarak, mecburi hatlar için 250 bin liralık ve ihtiyari hatlar için 150 bin liralık tahvil çıkarabilecektir.

Madde 11: İleride tramvay arabalarının elektrik gücüyle çekilmesine izin verildiğinde, tramvay arabalarının çekilmesi ve depolarının aydınlatılması için gereken kuvvet doğrudan doğruya vasıtasız olarak hükümet tarafından tramvay şirketine satılacak ve o vakit hatların güzergâhıyla geçeceği yollar intizamlı, geliş gidişi kolaylaştıracak surette geniş tutulup fenni şartları da hükümetçe belirlenecek, bu yolların genişletilmesi için lazım gelen istimlâk masrafı tamamen şirket tarafından karşılanacaktır.

Madde 12: Hükümetten izin almadıkça şirket gerek bu mukaveleyle, gerekse bundan evvelki mukavelelerle verilmiş imtiyazları başka bir şahsa veya şirkete devredemeyecektir.

Madde 13: Şirket bu mukavele ile belırlenmiş taahhütlerini tamamen veya kısmen yerine getirmediği takdirde gerek yeni hatların gerekse eski hatların uzatılmasına dair hakkını kaybedecek ve teminat akçesi henüz iade edilmemişse hükümet tarafından el konulacaktır.

Madde 14: Hükümet, gerek asıl hatları gerekse ilaveten yapılacak hatları hâlihazırdaki imtiyaz süresinin bitiminden itibaren 25 sene geçtikten sonra her zaman satın alma salahiyetine sahiptir. Bu durumda şartnamenin ilgili maddesine göre hareket edilecektir.

Madde 15: Ferman-ı Âli'nin çıkıp şirkete teslimiyle birlikte, şirket, Eyüp'te sahip olduğu depo mahallini seraskerliğe bedelsiz olarak terk etmeyi, kira bedelinden dolayı birikmiş alacaklarından vazgeçmeyi, Şehremaneti ve diğer bütün devlet dairelerinden alacak talepleri varsa bunlardan vazgeçmeyi taahhüt etmektedir.

Madde 16: Şirket, bu defa yeniden inşa edeceği hatlarla çift olarak yapacağı hatları bir metre genişliğinde inşa edecektir.

Madde 17: Bundan evvel imzalanmış olan 30 Ağustos 1869 ve 28 Temmuz 1881 tarihli mukaveleler ve şartnamelerle bunlarda yapılan değişikliklerden işbu mukavele ile değişiklik yapılmamış olan bütün maddeler, bundan sonra da yürürlükte kalmaya devam edecektir.

17 Zilhicce 324/ 31 Ocak 1907

Ticaret ve Nafıa Nazırı Zihni *K. Vayze* *K. Perdikaris*

Bu mukaveleyle tramvay şirketi hem imtiyaz müddetini uzatmakta, hem de yeni hatların yapımı için izin almış olmaktadır. Şirket, ileri bir tarihte hatları elektriklendirmeyi de düşündüğünden, yaptığı mukavele ile bu konuda da bir öncelik almış oluyordu. Fakat Tünel şirketinin sürekli olarak rüçhan hakkı iddiasında bulunması tramvay şirketinin işlerini güçleştiriyordu. Bâbıâli de sorumluluğu üzerinden atmış, Tünel şirketine tazminat ödenmesi gerekecek olursa bunun tramvay şirketi tarafından karşılanması kayıt ve şartını getirmişti. Bu durumda tramvay şirketi, elektrikli ulaşım konusunda Tünel şirketinin hakk-ı rüçhan iddialarından doğacak zararları karşılamak yerine, Tünel şirketini kendi bünyesine katmasının daha uygun olacağına karar vermiştir. Bu amaçla iki şirket arasında görüşmeler yapılmış ve bu konuda mutabakata varılmıştır. Tramvay şirketinin Tünel şirketini satın alması şeklinde tebarüz eden bu mutabakata göre satış bedeli 95.000 sterlin olarak tespit edilmiştir. Bu meblağ işletme devredildiğinde % 5 faizli tahvillerle ödenecektir. Tramvay şirketi eskiden beri görevini sürdürmekte bulunan Tünel müdürü ile diğer personeli istihdam etmeye devam edecektir. Yapılan anlaşma Tünel şirketinin 17 Ocak 1908 tarihinde Londra'da ve Tramvay şirketinin 29 Ocak 1908 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirdikleri genel kurulları tarafından da onaylanmıştır[162]. Bu yıllarda Tünel şirketinin yıllık ortalama geliri 6-7 bin sterlin civarında bulunmaktadır. Bu rakam Tramvay şirketinin ödemelerini tam anlamıyla karşılamaya yeterli olmayacağından takviye etmek gerekecektir. Fakat İstanbul'da elektrik gücüyle ulaşımı gerçekleştirme düşüncesinde olan tramvay şirketinin, Tünel şirketini devreden çıkarabilmek için bu ödemeyi göze aldığı anlaşılmaktadır. Fakat tramvay şirketinin Tüneli satın alma girişimi Bâbıâli tarafından onaylanmayınca işlem gerçekleşme şansına sahip olmamıştır[163].

162 Le Moniteur Oriental, 30 Janvier 1908; E. Pech. a. e, 5. baskı. s. 229.
163 E. Pech. a.g.e., s. 230.

1908-1918 yılları arasında Osmanlı Devleti'nde iktidara hakim olan İttihad ve Terakki Paris'te bir gizli örgüt olarak kurulmuştu. Meşrutiyet taraftarı olan ve kendilerine Jön Türk denen gençler ülke için kurtuluş çareleri arayışı çerçevesinde örgütlenmeye karar vermişlerdi. 1889'da Askeri Tıbbiye öğrencileri Ohrili İbrahim Temo, Arapkirli Abdullah Cevdet, Diyarbakırlı İshak Sükuti, Kafkasyalı Mehmet Reşid, Bakülü Hüseyinzâde Ali, Meşrutiyet yanlısı faaliyetlerde bulunmak amacıyla İttihad-ı Osmani, yani Osmanlı Birliği adını taşıyan bir örgüt kurdular. Aynı yıl bu örgüt Paris'te yaşayan Meşrutiyet taraftarı Ahmed Rıza Bey'le irtibata geçti ve örgütün adı Osmanlı İttihad ve Terakki Cemiyeti oldu.

Cemiyet, İkinci Abdulhamid'e muhalif kişi ve çevrelerle kurduğu ilişkiler sonucu tanınmaya başladı. Özellikle yüksek okul öğrencileri arasında örgütlenmesini genişletti. Örgütün öğrenciler arasında yaygınlaşması aynı zamanda varlığının ortaya çıkmasına da sebep oldu. Örgütle irtibatı olduğu tespit edilenler yakalandılar ve birçoğu Trablusgarb ile Fezan'a sürgüne gönderildiler.

1894 ve 1895 yıllarında meydana gelen bu tutuklamalardan sonra İttihad ve Terakki Örgütünün asıl faaliyetleri yurtdışında cereyan etti. Kuzey Afrika'ya sürgüne gönderilen cemiyet üyeleri bir yolunu bularak Avrupa'ya geçerek, bir Jön Türk kolonisi oluştu. Paris'e gelen Jön Türkler Ahmed Rıza Bey'in liderliği altında faaliyete başladılar. Meşveret adlı bir gazete çıkararak fikirlerini yaymaya çalıştılar. Bu gazete [illegible] hancı postahaneler aracılığıyla Osmanlı Devleti'ne de girmiş ve Meşrutiyet taraftarlarınca okunuyordu.

Avrupa'da Ahmed Rıza Bey'in liderliğinde sürmekte olan muhalefet hareketi Mizancı Murad'ın İstanbul'dan Avrupa'ya kaçmasıyla yeni bir safhaya girdi. Murad Bey İstanbul'da Mizan Gazetesi'ni çıkarırken Sultan Abdülhamid'e ıslahat layihaları sunmuş, bunlar dikkate alınmayınca da Avrupa'ya kaçmıştı. Murad Bey, Ahmed Rıza Bey'e göre daha muhafazakâr ve dindar olduğundan Avrupa'daki Jön Türkler'in büyük bir kısmı Mizancı'nın yanında yeraldı. Ahmed Rıza Bey'in ayrılmak [illegible] geçen bu grup orada Osmanlı Gazetesini [illegible] grubu daha sonra, 1897'de, İkinci Abdulhamid'in Avrupa'ya gönderdiği Ahmed Celaleddin Paşa ile anlaştılar ve muhalefetten vazgeçtiler. Paris'teki Ahmed Rıza Bey grubu ise faaliyetlerini sürdürdü.

İkinci Abdulhamid'in enıstesi Damad Mahmud Paşa, 1889'da iki oğlunu, Sabahaddin ve Lütfullah beyleri yanına alarak Avrupa'ya kaçtı. Damad Mahmud Paşa, kısmen Meşrutiyet taraftarı olmakla beraber esas olarak İkinci Abdulhamid'e olan kızgınlığı dolayısı ile Avrupa'ya gitmişti. Damad Mahmud Paşa'nın gelişiyle Avrupa'daki Jön Türk hareketi yeni bir hız kazandı. Fakat bir taraftan da fikir ayrılıkları ve kişisel çekişmeler Jön Türkler'in beraber hareket etmesini engelliyordu.

Mahmud Paşa'nın oğlu Prens Sabahaddin Bey liberal düşünceleriyle bir grup Jön Türk'ün liderliğini yürütmeye başladı. Jön Türkler aralarındaki kilişe bir son vermek üzere 1902'de Paris'te bir kongre topladılar. Bu kongrede ittilaf giderilemediği gibi iki taraf kesin çizgilerle birbirlerinden ayrıldı. Ahmed Rıza Bey düzenli bir ilerlemeyi savunuyor ve her türlü silahlı müdahaleye ve İkinci Abdülhamid'e yönelecek darbe girişimlerine karşı çıkıyordu. Aynı zamanda, Osmanlı Devleti'ne yabancı müdahalesine taraftar da değildi. Prens Sabahaddin Bey'in grubu ise iktidara gelebilmek için darbeyi gerekli görüyorlar, bunun yanında hedefe ulaşabilmek amacıyla gerektiğinde yabancıların müdahalesini de benimseyebileceklerini söylüyorlardı. Birbirine tam anlamıyla zıt bu fikirler aynı çatı altında bulunamayacağından Sabahaddin Bey, "Teşebbüs-i Şahsi ve Adem-i Merkeziyet Cemiyeti"ni kurdu ve fikirlerini yaymak üzere Terakki Gazetesi'ni çıkarmaya başladı. Yurtdışında bu gelişmeler yaşanırken yurtiçinde Meşrutiyet taraftarları gerek sivil kadrolar gerekse subaylar arasında yaygınlaşmaya başlamıştı. Özellikle de Rumeli vilayetleri bu konuda önculuk yapıyordu. 1906'da Talat Bey, İsmail Canbolat Bey, Rahmi Bey, Mithad Şükrü Bey, Bursalı Tahir Bey gibi Meşrutiyet taraftarları aralarında yaptıkları gizli görüşmeler sonucu Selanik'te Osmanlı Hürriyet Cemiyeti'ni kurdular. Bu cemiyet kısa süre içinde subaylar arasında da taraftar buldu. Nitekim Enver Bey ve Resneli Niyazi Bey gibi daha sonra, doğa çıkarak Meşrutiyet'in ilanında rol oynayacak ve hürriyet kahramanı olarak anılacak subaylar da bu arada cemiyete girdiler.

Osmanlı Hürriyet Cemiyeti, silahlı propaganda ve eylemlere de girişti. Üç kişilik hücreler hâlinde örgütlenme yapılıyor ve yeni üyeler Kur'an ve silah üzerine yemin ederek cemiyete kabul ediliyorlardı. Cemiyet, 1907'de Paris'le irtibata geçti ve iki örgüt birleşerek İttihad ve Terakki adı altında faaliyetlerini sürdürme kararı aldılar. Bundan sonra İttihad ve Terakki, Meşrutiyet'in ilânına yönelik faaliyetlerine hız verip, güvenlik güçlerine yönelik suikastlar düzenlenmeye başladı.Sultan Abdülhamid'in bölgeye gönderdiği Şemsi Paşa, İttihadçılar'ın fedaisi Teğmen Atıf Bey tarafından öldürüldü.

İngiltere Kralı VII. Edward ve Rus Çarı Nikola 9 Haziran 1908'de Reval'de buraya gelerek, özellikle Uzak ve Yakın Doğu'da tampon bölgeler kurma ve Almanya'ya karşı bir denge politikası uygulama konusunda anlaştılar. Liderler yayınladıkları bildiride Makedonya sorununa ve reformlara da değinmişlerdi. Bu bildiri İttihad ve Terakki tarafından Rumeli'nin paylaştılacağı, İkinci Abdulhamid'in ise bu gelişmelere boyun eğeceği şeklinde algılandı. Selanik ve Manastır gibi şehirlerde cemiyet mensupları harekete geçtiler ve İstanbul'a yüzlerce telgraf çekildi. Bu arada Enver, Niyazi ve Eyüp Sabri beyler emirlerindeki birliklerle dağa çıktılar.

O zamana kadar Meşrutiyet'e şiddetle aleyhtar olan İkinci Abdülhamid, yaşlılığın getirdiği bir psikolojiyle de direnme gücünü kaybetti ve çevresine "Artık suyun akışına bırakacağız" söyledi. Bu söz Meşrutiyet'in İkinci Abdülhamid tarafından kabul edildiği anlamına geliyordu. Nitekim 23 Temmuz 1908'de İkinci Meşrutiyet ilan edildi.

Artık yeni bir devir açılmıştı, İttihad ve Terakki adı "Meşrutiyet" ve "Hürriyet"le adeta bütünleşti. İttihad ve Terakki Cemiyeti, siyasi parti hâline dönüştü ve kısa bir aradık dışında, 1908'den 1918'e kadar sürecek olan iktidarı başlamış oldu. Bu yıllarda, Talat, Enver ve Cemal Paşalar, İttihad ve Terakki'nin önde gelen liderleri olarak ülkenin kaderine hâkim oldular. İttihat ve Terakki için bkz. E. Ramsaur, Jon Türkler ve 1908 İhtilali, tercüme Nuran Yavuz, İstanbul 1982

IV. BÖLÜM

ELEKTRİKLİ TRAMVAYLARIN HAYATA GEÇİŞİ

İKİNCİ MEŞRUTİYET'İN İLANI VE SONRASINDAKİ GELİŞMELER

1907 yılında yapılan mukavelenin gereklerini yerine getirmek hemen mümkün olmadı. Esas itibariyle imtiyaz müddetinin 75 yıla uzatılması hususu mukavele ile yürürlüğe girmişti. Fakat mukavelelerin diğer hükümlerinin yerine getirilmesi, yani öngörülen yeni hatların inşası, zamana bağlı idi. Bu esnada meydana gelen bir takım siyasi olaylar tramvay işlerini geri plana itti. 20. yüzyılın hemen başında Osmanlı Devleti içte ve dışta çeşitli siyasi sıkıntılar yaşıyor, mali yapının bozukluğu ise öteden beri devam ediyordu. Bu ortamda, Jön Türk olarak adlandırılan ve ülkenin kurtuluşu için kendilerinin iktidara geçmesi gerektiğini düşünen İttihat ve Terakki örgütü mensupları gerek yurt dışında, gerekse yurt içinde ve özellikle de Rumeli vilayetlerinde yürüttükleri II. Abdülhamid aleyhtarı faaliyetlerini hızlandırmışlardı. Bu faaliyetler giderek arttı ve II. Abdülhamid'in iktidarını sarsacak bir konuma geldi. İttihat ve Terakki başlangıçta daha çok sözlü ve yazılı propaganda yapmak suretiyle sesini duyurmaya çabalıyordu. Fakat özellikle 1907 yılından sonraörgüt silahlı propaganda faaliyetlerine de girişti ve bir takım devlet görevlilerine suikastlar düzenlemeye başladı. İşte bütün bu gelişmeler 23 Temmuz 1908 tarihinde II. Meşrutiyet'in ilanı ile neticelendi. Bu sonucun alınmasında en önemli paya sahip olan İttihat ve Terakki örgütü siyasal partiye dönüştü ve ülke kaderine hâkim oldu[164]. Dolayısı ile 1908 yılından sonra tramvay şirketi ile olan ilişkiler iktidardaki İttihat ve Terakki Partisi'nin temayülleri doğrultusunda yürüyecektir.

TRAMVAY İŞÇİLERİNİN GREVİ

II. Meşrutiyet'in ilanıyla beraber ortaya çıkan ve kısa bir süre devam eden geniş özgürlükler ortamında, aralarında tramvay işçilerinin de bulunduğu, değişik ış kollarında çalışanlar tarafından grevler yapıldığı görülmektedir[165]. Özellikle 1908 Ağustos ve Eylül aylarında meydana gelen bu grevlerde işçiler bir takım hak arayışları içine girmişlerdi. Temelde ücret azlığına, ağır ve yıpratıcı çalışma koşullarına karşı yıllardır birikmiş tepkilerin açığa vurulması anlamını taşıyan 1908 grevleri, henüz bu tür faaliyetler karşısında her hangi yasal düzenlemenin olmadığı bir ortamda meydana gelmişti. Bu grevlerin en etkili olduğu alanlardan bir ulaşımdı.

---

165 Ülkemizde işçilerin hak arama amacına yönelik olarak grev yapmalarının ilk örneklerine 1872 yılında rastlıyoruz. Bu yılın Şubat ayında Beyoğlu telgrafhanesi işçileri, Mart sonu ve Nisan başında ise Rumeli demiryollarının Ömerli-Yarımburgaz kesiminde çalışan işçilerle Haydarpaşa-İzmit demiryolu işçileri ücret artırımı isteği ile greve gitmişlerdir. Bkz. Oya Sencer. Türkiye'de İşçi Sınıfı Doğuşu ve Yapısı, İstanbul 1969. s. 133-134; Mesut Gülmez "Tanzimattan Sonra İşçi Örgütlenmesi ve Çalışma Koşulları" Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, cilt. III. s. 793; Vahdettin Engin Rumeli Demiryolları, İstanbul 1993, s.77. Esas itibariyle, daha büyük çaplı grevler 1908 yılında ilan edilen II. Meşrutiyetin kısmi özgürlük ortamından yararlanmak suretiyle yapılmıştır. Bu yılın Ağustos ve Eylül aylarında ülkenin çeşitli şehirlerinde ve değişik iş kollarında geniş çaplı grevler düzenleyen işçiler ücret artışı yanında çalışma şartlarının iyileştirilmesine yönelik taleplerde bulunmuşlardır. Bu durum karşısında Bâbıali yasal bir düzenleme yapma ihtiyacını hissetmiştir. Meselenin aciliyeti karşısında öncelikle 25 Eylül 1324 (1908)tarihinde "Tatil-i Eşgal Cemiyetleri Hakkında Kanun-i Muvakkat" kabul edilmiştir. Daha sonra ise 27 Temmuz 1325 (1909) tarihinde esas Tatil-Eşgal kanunu yürürlüğe girmiştir. Bkz. Düstur. Dersaadet 1329 ikinci tertip cilt I. s. 89-90, 433-436. İleriki yıllarda da Tatil-i Eşgal kanunu çerçevesinde işçilerin hem ücret artışı hem de gelişmiş ülkelerdeki örneklerde benzer çalışma şartlarına sahip olmak amacına yönelik olarak grev yapmaları görülmektedir. Nitekim 1920 Mevsiminde Tünel ve Tramvay işçileri grevi de bu tür hakların talep edildiği bir iş bırakma eylemi şeklinde cereyan etmiştir. Söz konusu dönemlerdeki işçi hareketleri için bkz. Tufan Erişçi. Türkiye'de İşçi Sınıfının Tarihi, İstanbul 1951, Sedat Toydemir, Türkiye'de İş İhtilaflarının Tarihçesi ve Bugünkü Durumu, İstanbul 1951 İktisat ve İçtimaiyat Enstitüsü. İçtimai Siyaset Konferansları Dördüncü Kitaptan ayrı basım; Kurtuluş Fişek. Türkiye'de Kapitalizmin Gelişmesi ve İşçi Sınıfı, Ankara 1969; Dimitr Şişmanov . Türkiye İşçi ve Sosyalist Hareketi Kısa Tarihi (1908-1965), İstanbul 1978.

1908 grevlerinin çok önemli bir kısmı, yabancı şirketlerde çalışan işçi ve memurlar tarafından gerçekleştirilmişti. Bu grevlere karşılık yabancı işverenlerin tepkisi, bir yandan durumdan hükümete bilgi vererek gerekli önlemlerin alınmasını istemek, diğer yandan grevci işçileri işten çıkararak yerlerine daha düşük ücretlerle çalışacak işçileri almak biçiminde olmuştur. Yer yer işyerlerini kapatan ve lokavta giden işverenlere de rastlanmıştır. Ama işçilerin taleplerinin karşılanması gibi bir davranış içine hiçbir işveren girmemiştir. Hükümet yetkilileri ise greve doğrudan taraf olmak yerine meseleye bir asayiş sorunu gibi yaklaşıp ona göre tedbir almayı tercih etmişlerdi. Mesela Şişli tramvay işçilerinin greve gitmeleri üzerine Beyoğlu polis müdüriyeti grev mahalline bir miktar güvenlik görevlisi göndermişti. Bunlar ancak işçiler tarafından her hangi bir şekilde tecavüzkâr harekette bulunulursa müdahale edecekler, yoksa gelişmeleri takip edeceklerdi

Bu kapsamda Dersaadet Tramvay Şirketi grevi, İzmir Göztepe Tramvay Şirketi grevi, Selanik Elektrikli Tramvay Kumpanyası grevi yanında demiryollarında; Rumeli Demiryolları Kumpanyası grevi, Anadolu Demiryolları Kumpanyası grevi, İzmir-Aydın Demiryolu grevi, İzmir-Kasaba Demiryolu grevi, Beyrut-Şam-Hama Demiryolu grevi yapıldı. Ayrıca liman işletmeleri ile Şirket-i Hayriye ve İdare-i Mahsusa çalışanları da greve gittiler[166].

Söz konusu grevlerde işçiler greve başvurmadan önce uyuşmazlıkları barışçı yollardan çözme girişimlerinde bulunmuşlardı. Yani işçiler grev öncesinde isteklerini bir yandan işverenlere duyurmuşlar, diğer taraftan ilgili resmi makamlara, hükümete ve İttihat ve Terakki Cemiyeti'ne başvurmuşlardı. Bu nedenle bazı grevler birdenbire ortaya konan eylemler niteliği taşımamıştır. Mesela Gazhane işçilerinin, İdare-i Mahsusa çalışanlarının, fırın işçilerinin, tramvay şirketi memurlarının, Anadolu Demiryolları ile Şirket-i Hayriye işçi ve memurlarının, İzmir Rüsumat memur ve kâtiplerinin grevleri, işverenlere ya da ilgili resmi makamlara yönelik başvurulardan, çoğunlukla ücret arttırılması gibi istekleri kabul edilmediği takdirde işi bırakacakları yolundaki barışçı girişimlerinden sonra meydana gelmiştir. Kimi zaman isteklerinin kabul edileceği yolunda söz verilmesi üzerine işçilerin işlerine döndükleri de olmuştur. Ancak ya işverenlerce verilen sözün yerine getirilmemesi ya da resmi çevrelerce yapılan uzlaşma girişimlerinin sonuçsuz kalması üzerine greve gidilmiştir. Bu grevler çoğunlukla ücret artışı üzerine odaklaşan ekonomik nitelikli eylemlerdir. Çoğu zaman tek başına greve gitme nedeni olarak öne sürülen ücret artışına, bazen koşullarının iyileştirilmesiyle ilgili istekler de eklenmiştir. Ücret dışında en çok dile getirilen istekler arasında günlük çalışma süresinin azaltılması talebi ile karşılaşılmaktadır. Diğer istekler arasında; hafta tatili hakkının tanınması, gece çalışması için iki kat ücret ödenmesi, dinlenme sürelerinin arttırılması, fazla çalışma ücreti ödenmesi, yılda dört hafta ücretli izin verilmesi, yardım sandıkları için kesilen para cezalarının kaldırılması, avans ödenmesi, işyerlerinde sağlık koşullarına uygun bazı önlemler alınması, işçilerce kurulan sendikanın işverence tanınması, bir aylık ücretin yılda ikramiye olarak verilmesi gibi talepler bulunmaktaydı. Ayrıca tramvay şirketi işçilerinde olduğu gibi bazı grevciler haklarını vermemekte direndiklerini düşündükleri bazı yöneticilerin görevden uzaklaştırılmaları gibi isteklerde dahi bulunmuşlardı[167].

1908 grevlerinin çok önemli bir kısmı, yabancı şirketlerde çalışan işçi ve memurlar tarafından gerçekleştirilmişti. Bu grevlere karşılık yabancı işverenlerin tepkisi, bir yandan durumdan hükümete bilgi vererek gerekli önlemlerin alınmasını istemek, diğer yandan grevci işçileri işten çıkararak yerlerine daha düşük ücretlerle çalışacak işçileri almak biçiminde olmuştur. Yer yer işyerlerini kapatan ve lokavta giden işverenlere de rastlanmıştır. Ama işçilerin taleplerinin karşılanması gibi bir davranış içine hiçbir işveren girmemiştir. Hükümet yetkilileri ise greve doğrudan taraf olmak yerine meseleye bir asayiş sorunu gibi yaklaşıp ona göre tedbir almayı tercih etmişlerdi.

166 Gülmez, a.g.m, s.796.
167 Gülmez, a.g.m. s. 797-798.

Mesela Şişli tramvay işçilerinin greve gitmeleri üzerine Beyoğlu polis müdüriyeti grev mahalline bir miktar güvenlik görevlisi göndermişti. Bunlar ancak işçiler tarafından her hangi bir şekilde tecavüzkâr harekette bulunulursa müdahale edecekler, yoksa gelişmeleri takip edeceklerdi[168]

Bu süreç içinde tramvay işçilerinin grevi çeşitli aşamalar geçirmiştir. Öncelikle 12 ve 13 Ağustos 1908 günlerinde greve gidilmiş, sonra 23 Ağustos'ta ve 2 Eylül'de tekrar grev yapılmıştır. Haklarını alamayan tramvay işçileri 15-16 Eylül'de de grev yapmışlardır[169]. Grevler önceden hazırlığının yapıldığı ve alt yapısının hazırlandığı örgütsel faaliyetler şeklinde gelişmediğinden işçiler önemli bir başarı kazanamamışlardır. Hatta grevlerin sona ermesi ile birçok işçi işini kaybetme tehlikesi ile karşı karşıya kalmışlardır.

Esas itibariyle Meşrutiyet'in ilk aylarında grev hakkında yasal düzenleme olmaması bir boşluğun meydana gelmesine yol açmıştı. Grev yapanlar kadar, greve maruz kalanlar da yasal haklarının ne olduğunu, hangi şartlarda greve gidilebileceğini bilmemekteydiler. İşte bu boşluğu gidermek amacıyla, meselenin aciliyeti de dikkate alınarak, hükümet tarafından önce geçici bir yasal düzenleme yapıldı. Bu bağlamda 25 Eylül 1324/ 8 Ekim 1908 tarihinde Tatil-i Eşgal Cemiyetleri Hakkında Kanun-ı Muvakkat (geçici grev kanunu) çıkarıldı. Daha sonra ise 27 Temmuz 1325/ 9 Ağustos 1909 tarihinde esas Tatil-i Eşgal kanunu çıkarıldı[170]. Yeni yasa grev serbestîsi tanımakla beraber bunun için belirli aşamalardan geçilmesi gerekiyordu. Buna göre işçiler taleplerini önce mensubu oldukları şirkete duyuracaklar, bundan bir sonuç alamamaları halinde Nafia Nezareti'ne hakemlik yapması için başvuracaklardı. Nezaret ise şirketten temsilci göndermesini isteyecek, bu gerçekleşmediği takdirde işçilerin grev hakkı doğacaktı.

II. MEŞRUTİYET DÖNEMİNDE ATLI TRAMVAYLARIN SON FAALİYETLERİ

Yeni dönemde öncelikle yapılan icraatlardan biri de, eski dönemde yapılanların sorgulanması idi. Bu sorgulama bütünüyle II. Abdülhamid dönemindeki icraatları benimsememe tarzında oluyordu. Buradan yola çıkarak tramvay meselesine gelinecek olursa, 1907 yılında yapılıp henüz birçok hükmü uygulamaya konulmamış olan mukavele de bu sorgulamadan payını aldı. İttihat ve Terakki iktidarı kendi dünya görüşü doğrultusunda meseleye yaklaştı. Bununla beraber 1907 mukavelesinde hiç kimsenin karşı çıkmayacağı bir husus vardı. O da, tramvayların elektriklendirmesi konusu idi. İttihat ve Terakki tramvayların elektriklendirmesini tabii olarak benimsiyordu. Fakat bunun nasıl yapılacağı konusunda karar mevcut değildi. Bu sebeple tramvay şirketiyle uzun süren bir müzakere başladı. Tabii bu arada atlı tramvaylar da işlemeye devam ediyorlardı. Bu işleyiş sırasında halk ile tramvay biletçileri arasında para bozdurma meselesinden kaynaklanan tartışmalar da yıllar boyu sürüp gitmişti. Bilindiği üzere mukavele gereği bir mecidiye tramvaylarda piyasa değerinin daha üzerinde bir fiyatla 20 kuruş olarak bozduruluyordu. Halk da bu avantajdan faydalanmak için biletçilere bozuk para vermek yerine mecidiye bozdurmaya çalışıyordu. Bu hareket iki yönlü sıkıntı yaratıyordu. Öncelikle, tramvay biletçileri binen birçok yolcuya para bozmak zorunda kaldıklarından bozuk para sıkıntısı çekiliyordu. İkinci olarak da mecidiyeyi piyasa değerinin üzerinden kabul eden tramvay şirketi maddi kayba uğruyordu. Bu uygulama yıllardır devam edegelmişti. Tramvay şirketi yeni idare döneminde bu durumu düzeltmek için 1910 yılında tekrar girişimde bulundu.

168 BOA, ZB, no. 622/6.
169 Şehnuz Güzel, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İşçi Hareketleri ve Grevler", Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, cilt. III, s. 812
170 Düstur, Dersaadet 1329, ikinci tertip, c.I, s.89-90, 433-436.

Esas itibariyle geçen süre zarfında mali olumsuzluklar yüzünden mecidiyenin değerinde biraz daha düşüş meydana gelmiş, bu da şirketin zararının çoğalmasına sebep olmuştu. Konu, Şura-yı Devlet Maliye Dairesi'nde ele alındığında, şirketin yakınmalarında halkı olduğu kanaati genel bir kabul gördü. Gerçekte de son yıllarda para değerinde bir düşüş olmuştu ve şirketin bu zararının bir şekilde karşılanması gerekiyordu. Diğer taraftan da hükümet ile şirket yetkilileri arasında yeni elektrikli tramvay hatları yapımı için görüşmeler sürüyordu ve yapılacak mukavelede bu konuya da bir çözüm getirilecekti. Ama o zamana kadar şirketin zarara girmesinin önüne geçmek için Maliye Dairesi geçici bir karar aldı. Buna göre o ana kadar sürdürülen uygulama gereği çeyrek mecidiye tramvaylarda 5 kuruşa bozuluyordu. Yeni alınan karar gereği artık çeyrek şirket çeyrek mecidiyeyi 4 kuruş 30 paraya bozacaktı. Bu karar aynı zamanda bozuk para sıkıntısının giderilmesini sağlayacaktı[171].

Yeni dönemde atlı tramvayların işleyişi sürecinde gündeme gelen bir başka konu da tramvay arabalarında kadınlara özel yer ayrılması ve arabalarda taciz edilmemeleri meselesiydi. Bu konuda öteden beri mevcut olan hassasiyet II. Meşrutiyet döneminde de devam ediyordu. Nitekim Emniyet Genel Mudürlüğü bununla ilgili bir tebliğ yayınlayıp ilgili mercilere göndermişti. Burada, özellikle Köprübaşı ve Karaköy gibi kalabalık mevkilerde müslüman kadınların tramvaylara biniş ve inişlerinde zorluklarla karşılaştıkları, kondüktörlerin kadınlara kötü davrandıkları tespit edilmişti. Emniyet Müdürlüğü, bu tarz hareketlerin zabıtaca görülmesi halinde kötü davranışta bulunan tramvay çalışanlarının cezalandırılacağını duyurmayı özellikle gerekli görmüştü[172]. Kadınların tramvaylarda seyahatleriyle ilgili olarak hassasiyet gösterilen konulardan biri de, onlara ayrılmış bölmelere erkeklerin oturması idi. Öteden beri uygulana geldiği üzere kadınlar tramvay arabalarında kendileri için ayrılmış bölmelerde oturmaktaydılar. Bu bölüm açılır kapanır bir tahta perde ile erkeklerin oturduğu yerden ayrılırdı. İşte son zamanlarda kadınlarla erkeklerin ayrı oturması kuralına uyulmamaya başlanmıştı. Bu durum özellikle Beyoğlu ve Galata cihetindeki tramvaylarda meydan geliyordu. Tramvaylar her zaman kalabalıktı ve oturacak yer bulmak bir problemdi. Bu sebeple erkekler tarafında yer olmadığı durumlarda bazı erkekler kadınlar tarafına geçip oturuyorlardı. Daha çok da, İstanbul'da ikamet eden Avrupalı erkekler bu tür davranışta buluyorlardı. İşte bu vaziyet tepki çekmekteydi. Dolayısı ile şikâyetler artıyor, meseleye çözüm bulunması isteniyordu. Konunun Dâhiliye Nezareti'nin gündemine kadar gelmesi üzerine Nezaret Şehremaneti'ne, İstanbul Polis Müdürlüğü'ne ve tramvay şirketine gönderdiği yazılarla ilgilileri uyardı. Nezaret bu halin devam etmesi halinde bir takım sıkıntıların doğacağı, olayların meydana geleceği, özellikle kadınlar tarafında eşi oturmakta olan erkeklerin kavga çıkarabilecekleri kanaatinde idi ve muhakkak tedbir alınmalıydı. Buna göre, erkeklerin kadınlar tarafında oturduğu görüldüğünde biletçiler ikaz edecek ve oradan kalkmalarını isteyecekti. Bu ihtara uyulmaması halinde araba hareket etmeyecek, direnmeye devam edilirse bu defa polisiye tedbirler alınacaktı. Nezaret bu meselede o kadar titiz hareket edilmesini istiyordu ki, kadınlar tarafında tek bir kadın yolcu bulunsa bile oraya erkekler oturamayacaktı[173].

Emniyet açısından sakıncalı görülen bir durum da tramvayda çalışan personelin asker kıyafetine benzer haki renkte elbiseler giymelerinin yarattığı sakınca idi. Dolayısı ile bundan vazgeçilmesi yetkililerden istendi[174]. Yeni dönemde tramvay şirketinden istenilen uygulamalardan biri de, seferlerin devlet memurlarının mesai başlangıç ve bitiş saatlerine göre ayarlanması idi. Memurlar seferlerin düzensizliği yüzünden işlerine geç kaldıklarından şikâyetçi olunca, hükümet de şirketi bu konuda daha dikkatli olunması konusunda uyarmıştı[175].

171 BOA, DH.MUİ, no. 109/61
172 BOA, DH.İD., no. 4-1 37.
173 BOA, DH.EUM.THR., no. 59/62.
174 BOA, T.NFİ, no. 1364.15.
175 İstanbul'un elektriklendirilmesi için 1 Kasım 1910 tarihinde yapılan mukavele ile merkezi Budapeşte'de bulunan "Société Anonyme d'Electricite Ganz" şirketine imtiyaz verilmiştir. İmtiyazın süresi 50 yıldır. Müddet sona erdiğinde imalat hükumete ait olacaktır. Mukavele hükmünce 6 ay içinde oluşturulması gereken şirket: Ganz, La Société Anonyme de pour Entreprise d'Electririte, La Banque de Bruxelles, La Banxque Generale de Credit de Hongrois gibi kuruluşların iştirakleriyle 1911 Nisan'ında oluşturulmuştur. Kurulan müesseseye "Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi" adı verilmiştir. Bunun için bkz. La gazette Financiere, 18 April 1911; Convention et Cahier des Charges Relative à la Distribution Publique dans la Partie Europeèenne de Constantinople et sa Banlieu, Constantinople 1917. Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi bilahare Tünel ve Tramvay şirketleri gibi uluslararası konsorsiyumun bünyesine katılacaktır.

İSTANBUL TRAMVAYLARINDA ELEKTRİKLENDİRME SÜRECİNİN BAŞLAMASI

TRAMVAY ŞİRKETİNİN TÜNEL ŞİRKETİNİ SATIN ALMASI

II. Meşrutiyet'in ilk yıllarında, İstanbul şehri için oldukça önem taşıyan bazı projeler gündeme gelmiştir. Daha önce değindiğimiz üzere, tramvayların elektriklendirilmesi, İstanbul metrosunun yapılması gibi teşebbüsler yanında şehrin elektriklendirilmesi[176] de girişilen yatırımlar arasında bulunmaktadır. İşte bu büyük çaplı yatırımları gerçekleştirecek sermayeyi oluşturmak amacıyla uluslararası bir konsorsiyum oluşturulmasına karar verilmiştir. Böylece hem İstanbul'un elektriklendirme ve ulaştırma hizmetleri kontrol altında tutulabilecek hem de bu konsorsiyumun Tünel şirketini satın almasıyla şirketin muhalefeti engellenecektir. Gerçi Bâbıâli Tünel şirketinin itirazlarına karşın, rüçhan hakkının sabit makineli araçlar için geçerli olduğu, elektrikli Tramvayların ise bunun tamamen dışında bulunduğu şeklindeki görüşünü devam ettirmektedir[177]. Fakat tramvay şirketi problem yaşamamak için Tünel şirketinin uluslararası konsorsiyuma katılmasına razıdır.

Oluşturulacak uluslararası konsorsiyum Tünel, Tramvay ve Elektrik şirketlerini bünyesinde barındıracaktı. Bu safhada Tünel şirketinin de mutabakatı alınmış olduğundan şirket 2 Aralık 1910 tarihinde olağanüstü bir toplantı yapma kararı almıştır. Bu toplantıda Tünelin tramvay şirketine satılmasına dair 17 Ocak 1908 tarihli olağanüstü kongre kararının iptali gerçekleşecektir. Yine aynı şekilde, şirketin ileriki günlerde oluşacak konsorsiyuma katılabilmesine imkân sağlamak amacıyla tüzüğün 87. maddesinde de değişikliğe gidilecektir. Söz konusu değişiklikte, Tünel şirketi yönetim kurulu, gerekli gördüğü takdirde, imtiyaz hakkını başka şirketlere devretme veya onlarla birleşme hususunda yetkili kılınmaktadır[178]. Böylece Tünelin konsorsiyuma katılma şartları hazırlanmış olmaktadır.

Bundan sonraki safhada sıra Tünel şirketinin İngiliz tabiiyetini terk etmesine gelmiştir. Zaten şirketle yapılan 5 Aralık 1904 mukavelenin 3. maddesinde de şirketin İngiliz uyruğundan ayrılıp Osmanlı tabiiyetine girmesi hükmü yer almaktaydı.

Dolayısı ile bu işlemin ilk adımı olarak 30 Nisan 1911 tarihinde şirketin dâhili nizamnamesi kabul edilmiştir. Şirketin unvanı "İstanbul Şehri Dâhilinde Dersaadet Mülhakatından Galata ile Beyoğlu Beyninde Tahtelarz Demiryolu Osmanlı Anonim Şirketi» «*Société Anonyme Ottoman du Chemin de Fer Metropolitan de Constantinople entre Galata et Pera*" olarak tesbit edilmiştir[179]. Şirket nizamnamesi hükmünce 6 Kasım 1869 ve 5 Aralık 1904 tarihli mukaveleler ile İngiliz şirketinin sahip olduğu haklar yeni Osmanlı şirketine devredilmektedir. Nizamnamede ayrıca, şirketin müddetinin, aksi bir hal vukua gelmedikçe, 20 Aralık 2000 tarihine kadar süreceği belirtilmiştir. Bu durum hâlihazırda yürürlükte bulunup 2 Aralık 1992 tarihine kadar geçerli olacak mukavelenin bitiş tarihini değiştirmeyecektir. Şirket sermayesi, herbiri 5 Osmanlı altını kıymetinde ve hamiline ait 33.000 hisse senedine bölünen 165.000 Osmanlı altınından ibarettir.

---

176 BOA,BEO, Nafıa Giden, no. 265872.
177 La Gazette d'Istanbul, 8 Novembre 1910.
178 Şirket nizamnamesi için bkz. BOA,A, DVN,MKL, dosya no. 51 gömlek no. 26; Statuts de la Société Anonyme Ottomane du Chemin de Fer Metropolitain de Constantinople Entre Galata et Pera, Constantinople 1911.
179 BOA,BEO, Nafıa Giden, no. 292718.

Merkezi İstanbul olan şirketin amaçları arasında, İngiliz Tünel şirketinin haklarını kullanmak ve taahhütlerini yerine getirmek, demiryolu hattını yeniden inşa etmek, işletmek ve ileride imtiyazını alabileceği sair bilimum demiryolu hatlarını veya bayındırlık işlerini gerçekleştirmek ve işletmek gibi hususlar yer almaktadır. Nizamname, Osmanlı Tünel şirketine, hükümetin müsaadesini almak şartıyla, başka bir şirket ile birleşme hakkını da tanımaktadır. Nizamnamesini mündericatında ayrıca şirketin idaresi, heyet-i umumiyyesi, senelik hesapları ve masraf defteri, temettüün taksim edilme suretı gibi hususlara açıklık getirilmiştir. Nizamnamenin kabulü vesilesi ile faaliyete geçtiği yıldan beri Tünel şirketi müdürlüğünü yürütmekte olan William Albert'e 11 Mayıs 1911 tarihinde üçüncüsü rütbeden bir kıta Nişân-ı Âli-i Osmânî verilmiştir.

Bundan sonra 27 Temmuz 1911 tarihli kurucular heyeti toplantısında yeni Osmanlı Tünel şirketinin teşekkülü gerçekleşmiştir. Aynı toplantıda Deutsch Orientbank Genel Müdürü M. Le Dr. Alexander yönetim kurulu başkanlığına getirilmiştir. Aynı bankanın İstanbul'daki müdürü Von Hartmann da başkan yardımcısı olmuştur. Eski İngiliz şirketi döneminde müdürlük görevini yürütmekte olan William Albert, yeni şirkette de aynı görevi sürdürmeye devam edecektir[180].

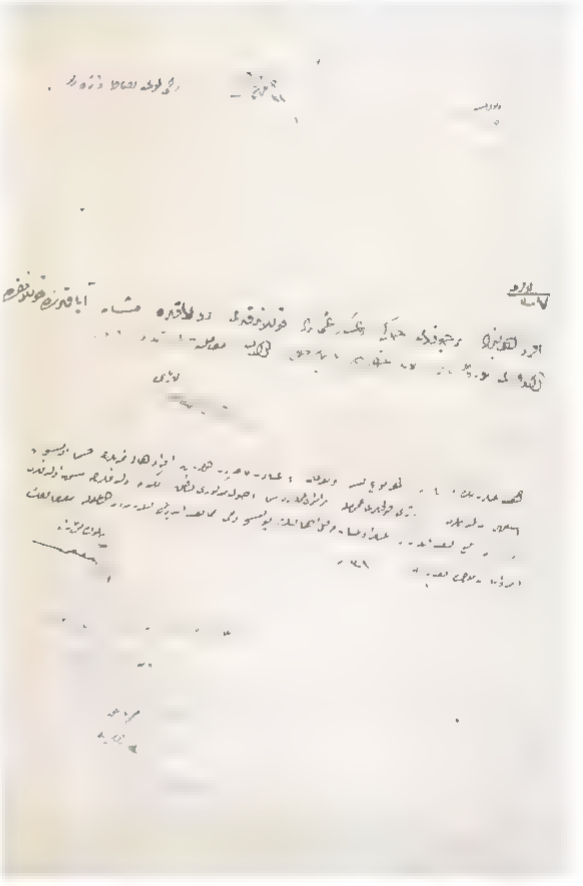
Bu gelişmeler çerçevesinde İngiliz tabiiyetinde bulunan "The Metropolitan Railway of Constantinople from Galata to Pera" şirketi, 31 Temmuz 1911 tarihinde Londra'da yapılan genel kurul toplantısında tasfiye kararı almıştır. Buna göre kendini fesheden İngiliz şirketi imtiyazını 125.000 sterlin karşılığında yeni oluşan Osmanlı Anonim Şirketi'ne devretmektedir[181]. Bundan sonra 1911 yılı Eylül ayında Tünel, Tramvay ve Osmanlı Anonim Elektrik şirketlerini bünyesinde barındırmak üzere Union Ottoman Société d'Intrepises Electriques à Constantinople (İstanbul Konsorsiyumu) ismi altında bir konsorsiyum oluşturulmuştur. Konsorsiyum 6 Alman, 7 Fransız, 6 Belçikalı, 6 Belçika-Macaristan ortaklığı ve 1 İsviçreli gruptan meydana gelmektedir. Konsorsiyum amaç olarak, İstanbul'da ulaşım ve elektriklendirme ile ilgili çeşitli girişimleri yapmaya ve bu sektörleri kontrol altında bulundurmayı hedeflemektedir. Bu çerçeve içinde tramvay şirketi, Tünel şirketi ve Elektrik şirketi konsorsiyumun bünyesi altına alınmışlardır. Konsoriyum bu şirketlerin bütün hisselerini satın almaktadır. Tünel ve Tramvay şirketlerinin satın alınması için ayrılan fon 36 milyon franktır. Elektrik şirketı için ise 18 milyon frank ayrılmıştır. Konsorsiyum ayrıca, 36 milyon franka mal olması öngörülen Beyazıt-Şişli metrosunu yapmayı da hedeflemektedir[182].

180 La Gazette Financière, 22 Aout 1911.
181 La Gazette Financiere, 8 Aout 1911.
182 La Gazette Financière, 12 Septembre 1911.

Tramvay ve Tünelin işletilmesi ile İstanbul'un elektriklendirilmesi işini üstlenen İstanbul konsorsiyumu esas itibariyle, Belçika uyruklu ve çok uluslu büyük bir şirket olup dünyanın birçok ülkesinde faaliyet gösteren "Société Finencière de Tranport et de l'Entreprise Industrielles" (SOFİNA)'nın bir kanadını oluşturmaktadır[183]. Arjantin'den Rusya'ya kadar birçok ülkenin elektriklendirme ve ulaştırma hizmetlerinde faal rol oynayan SOFİNA, İstanbul konsorsiyumunu da bünyesinde barındırması hasebiyle bu şehrimizdeki söz konusu sektörlerle de yakından alakalı bir hale gelmiştir[184]. Bundan sonra Cumhuriyet dönemindeki millileştirme sürecine kadar bu şekilde sürecektir.

TRAMVAY ŞİRKETİ İLE MÜZAKERELERİN DEVAMI

Biraz önce söz edildiği üzere mevcut tramvay hatlarının elektriklendirilmesi ve bu arada yeni elektrikli tramvay hatlarının yapılması için hükümetle şirket arasında müzakereler sürüyordu. Bu aşamada, hazırlanmış olan mukavele taslakları Şura-yı Devlet Maliye ve Nafia dairesinde ele alınıp avantajlı ve dezavantajlı yönleri tartışılıyordu. Müzakerelere Nafia Nezareti adına da Nezaret muavini Hulusi Bey, Fen müşaviri Serviçen Efendi katılıyor, Şehremini Hacı Bey de görüşmelerde yer alıyor ve böylece bir komisyon oluşturulmuş oluyordu. Görüşmelerde öncelikle tramvay şirketi ile o döneme kadar yapılmış mukavelelerin içeriği ile şirketin taahhütlerinin ne kadarını yerine getirdiği üzerinde durulmuştu. Bilindiği üzere şirket kendisine verilen imtiyaz gereği yapılan mukavelelerle yapılması öngörülen hatların bir kısmını gerçekleştirememişti. Bu çerçevede, Eminönü'nden başlayarak Eyüp'e ulaşacak hat ile Galata-Şişli hattından ayrılarak Tatavla yönüne uzatılacak tramvay hattı şirket tarafından hayata geçirilememişti. 1907 mukavelesi gereği yapımı öngörülen hatlardan hiçbiri o ana kadar gerçekleştirilememişti.



Tramvay görevlilerinin giydikleri üniformaların askeri üniformaya benzememesi gerektiği

183 *La Gazette Financiere, 5 Mars 1912.*
184 *La Gazette Financiere, 28 Mai 1912.*

Komisyon, şirketin hâlihazırda atlı tramvay hatlarını işletmeye devam ettiğini ve en son yapılan uzatma ile imtiyazın 80 sene kadar sonra biteceğini, hâlbuki gayet engebeli bir zemine sahip olan İstanbul'da bu kadar uzun bir süre atlı tramvayların devam etmesinin söz konusu olamayacağını düşünüyordu. Teknoloji alanında meydana gelen ilerlemeler çerçevesinde, diğer medeni ülkelerde olduğu gibi elektrikli tramvaya geçişten daha tabii bir durum olamazdı. Aslında 1907 mukavelesinde buna değinilmiş ve 11. madde ile altyapısı da az çok hazırlanmıştı. Komisyon o dönemde elektrik üretim ve dağıtım işinin Tophane-i Âmire'ye verilmesi sebebiyle bir türlü faaliyete geçilip sonuç alınamadığı kanaatinde idi. Şimdi ise Meşrutiyet dönemine geçilmişti ve bu dönemde elektrik üretme imtiyazı Tophane-i Âmire'den alınıp doğrudan hükümetin tasarrufuna bırakılmıştı. Bu yeni durum muvacehesinde şirketle yürütülen tramvay müzakerelerinde elektrik üretimi konusu da defalarca tartışılmış ve bir nevi özelleştirme yönüne gidilerek elektrik üretme işinin şirkete bırakılması uygun bulunmuştu. Bu arada elektrik üretimi işinin tramvay şirketi yerine daha ehven şartlar önererek farklı bir müesseseye verilmesi de düşünülmüştü. Fakat bu müessesenin elektriği hangi şartlarda üretip satacağı konusunda ortada hiçbir açıklık yoktu. 1907 mukavelesinin 11. maddesi ile tramvaylarda kullanılacak elektriğin satın alınmasında şirketin söz hakkı olduğu göz önünde bulundurularak, elektrik imtiyazının doğrudan tramvay şirketine verilmesi uygun görülmüştü.

Müzakereler sırasında ele alınan konulardan biri de, şirketle hükümet arasında her zaman tartışmaya konu olan, sokakların genişletilmesi için yapılması gereken istimlâk meselesi idi. Yeni hatlara uygun olarak genişletilecek cadde ve sokaklarda yapılacak istimlâk tutarı, şirket ve Şehremaneti mühendislerince gerçekleştirilen incelemeler sonucu 130 bin lira olarak öngörülmüştü. Bu maliyetin nasıl karşılanacağı en önemli sıkıntılardan birini oluşturuyordu. Bunun yanında, şirketin temin edeceği elektrik hâsılatından Şehremaneti'nin payının ne olacağı, tarifelerde % 30 oranında indirime gidilmesi, sokakların genişletilmesi ve düzeltilmesi ile güzergâh üzerinde bulunan ev ve diğer emlakın kıymeti artacağından bunlardan ne miktar şerefiye parası alınacağı gibi konular, komisyonun gündeminde olup karara bağlamaya çalıştığı hususlardı.

Komisyon 130 bin lira tahmin edilen istimlâk bedelinin yüksek olması hasebiyle bunun şirketçe karşılanması gerektiği kanaatinde idi. Nitekim 1907 mukavelesinde şirket istimlâk masraflarını üstlenmişti. Komisyon burada eski döneme bir eleştiri de getiriyor ve istimlâk masraflarının şirket tarafından yüklenilmesi gibi bir menfaate karşılık olarak imtiyaz süresinin 75 sene gibi çok uzun bir müddet için uzatılmasını tenkit ediyordu. Ama mademki şirket o dönemde böyle bir taahhütte bulunmuştu, şimdi de 130 bin lira tutan istimlâk masraflarını karşılamalıydı. Mukavele taslağında tramvay arabalarının köprüden bedava geçeceğinden söz ediliyordu. Hâlbuki köprüden geçen diğer bütün araba, otomobil ve otobüsler ücrete tabi olduklarına göre tramvay arabaları da köprü geçişinde ücret ödemeliydiler. "Şirketin tarifeleri değiştirmeye hakkı vardır" şeklindeki madde, "Mukavelede yazılı tarifeyi aşmayacak şekilde hakkı vardır" şeklinde değiştirilmeliydi. Yine aynı maddede "Yolcuların bilet parasını bozuk olarak vermeleri mecburidir" denmekte ise de bu uygulama halkın menfaatine ve yürürlükte olan usullere aykırı olduğundan, bu bölüm maddeden çıkarılmalıydı. İndirimli seyahat edebilecek öğrencilerin üst yaş sınırı 15 olarak beyan edilmiş olup bu indirim bütün öğrencileri kapsamalıydı. Bir başka maddede, "Elektrik temini için kullanılacak yakacak fiyatlarında artış olduğunda bu artış elektrik fiyatına yansıyacaktır" denmekteydi. Bu ifade eksik olup, "Yakacak fiyatları ucuzladığı takdirde elektrik fiyatları da ucuzlayacaktır" ibaresi ilave edilmeliydi. 17. maddede "İnşaatın belirlenen sürede bitmemesi halinde,

şirkete bir aydan az olmamak üzere ek süre verilmesinin tedbirleri alınır" şeklinde bir değerlendirme bulunup, bunun tamamen kaldırılması ve "İnşaat zamanında bitirilmezse imtiyaz feshedilir hükmünün getirilmesi" gerekiyordu. Komisyon ayrıca mukaveleye iki hususta ilaveler yapılmasını önermişti. Buna göre, hatlarda çalışacak tramvay arabalarının adedinin kaç olacağı, kalabalık saatlerde ahalinin sıkıntı çekmeden geliş gidişini sağlayacak şekilde tarifeler düzenlenmesi ve güzergâh üzerinde bulunan tarihi kıymete sahip binaların üzerine tel veya başka bir malzeme takılmayacağı hususları mukaveleye eklenmeliydi.

Bu konular Serviçen Efendi tarafından şirkete duyuruldu. Şirket bu değişiklik taleplerinden birçoğunu benimsememişti. Sadece tarifelerin mukavele hükümlerine uygun olarak değiştirilebileceği ve öğrenci indiriminin bütün öğrencileri kapsaması gerektiği şeklindeki önerileri uygun bulmuştu. Diğer konular kabul edilebilir bulunmamıştı. Mukavele hükümleriyle ilgili olarak yetkililer ve şirket arasındaki görüşmeler bundan sonra da devam etti. Bazı konularda şirket, hükümet yetkililerin isteğini tam olarak kabul etmemekle birlikte yeni öneriler getirerek çözüme ulaşmaya çalışıyordu. Mesela yetkililer tramvay arabalarının köprü geçişlerinde ücret ödemesi gerektiğini ileri sürüyorlardı. Buna karşılık şirket bu ücreti ödemek yerine, elektrik gelirlerinden Şehremaneti'ne ödeyeceği vergide biraz artış yapmaya razı olabileceğini ifade ediyordu. Fakat bunun hesapları yapıldığında aradaki farkın bir hayli büyük olduğu görülüyordu. Bütün hatlarda elektrik kullanılmaya başladığı andan itibaren şirketin elektrik gelirleri üzerinden ödeyeceği vergi yılda yaklaşık 1.200 lira tutarında idi. Hâlbuki köprüden günde 350 tramvay geçtiği ve her birinden 5 kuruş geçiş ücreti alındığı takdirde yıllık 600.000 kuruş yani 6.000 lira hâsılat elde edileceği hesaplanıyordu. Bu durumda köprü geçiş parası alınması devlet açısından çok daha kârlı idi.

İşte bütün bu tartışmalar en nihayetinde Şura-yı Devlet genel kurulunun önüne geldi. Genel kurul daha önceki müzakere sürecini tek tek incelediği gibi şirket yetkilileri davet edilerek her madde üzerinde ayrı ayrı tartışmalar yapıldı. Sonuçta mümkün olabilecek ortak noktalar bulunmaya çalışıldı ve uzun bir müzakere sürecinden sonra İstanbul'da elektrikli tramvayların yapılmasını sağlayacak olan mukavele imzalanma aşamasına gelindi[185]. Bu arada şirketle tek maddelik özel bir mukavele yapılarak esas mukavelenin 16. maddesinde sözü edilen "Yolcular bilet bedelini sadece para, kuruş ve ikilik olarak ufak akçe vermeye mecburdurlar" hükmüne ilave yapıldı ve şirket çeyrek mecidiyeyi 4 kuruş 30 paradan bozmayı taahhüt etti.

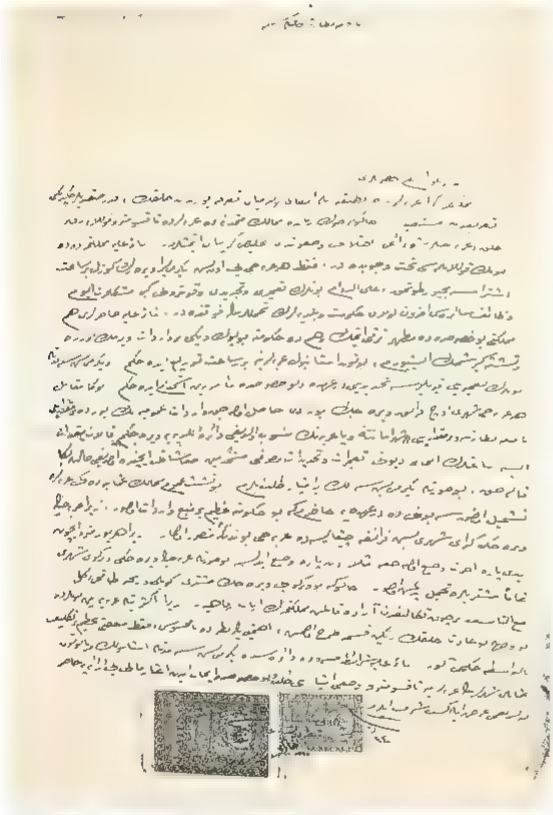
19 OCAK 1911 TARİHLİ MUKAVELE VE EKLERİ

Taraflar arasında büyük oranda uzlaşma sağlanan mukavele ve şartname metinleri Osmanlı Hükümeti'nin gündemine 16 Muharrem 329/18 Ocak 1911 tarihli oturumda geldi. Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa'nın başkanlığındaki hükümet şu üyelerden oluşmuştu: Şeyhülislam Çelebizade Hüseyin Hüsnü Efendi, Adliye Nazırı Necmeddin Molla Bey, Şura-yı Devlet Reisi Necmeddin Molla Bey (vekâleten), Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Bahriye Nazırı Halil İbrahim Paşa, Dâhiliye Nazırı Talat Bey, Maliye Nazırı Cavid Bey, Maarif Nazırı Emrullah Efendi, Ticaret ve Nafıa Nazırı Hallaçyan Efendi, Orman Maadin ve Ziraat Nazırı Mavrokordato Efendi, Evkaf Nazırı Şerif Ali Haydar Paşa.

185 Şura-yı Devlet'te gerçekleşen bu müzakereler için bkz. BOA, DUİT, no.19(2-5)

Hükümet toplantısında tramvayların elektriklendirilmesi konusuna çok önem verildiği anlaşılıyordu. Çünkü uzun müzakere sürecinde hâlâ muallâkta kalmış bazı hususlar vardı. Fakat bunların neticelenmesini beklemek işin uzaması anlamına geleceğinden ve böyle bir gecikme istenmediğinden, esasa ait olmayan ufak tefek bazı pürüzlerin sonradan giderilebileceği düşünülerek, mukavele ve şartname hükümleri onaylandı ve bununla ilgili padişah iradesi de çıktı[186]. Ertesi gün de, yani 19 Ocak 1911 tarihinde, Nafia Nazırı Hallaçyan Efendi ile şirket adına hareket eden Mösyö Kavos arasında mukavele imzalandı.

Dersaadet Tramvay Şirketi Hatlarında Elektrik Kullanılmasına Dair Mukavele



Arabalarda takometre kullanılmasına dair dilekçe

Bir taraftan Osmanlı Hükümeti adına hareket eden Nafia Nazırı Hallaçyan Efendi ile diğer taraftan Dersaadet Tramvayları Şirketi idare meclisi azasından olup, haiz olduğu vekâlete binaen şirket adına hareket eden Mösyö Kavos arasında aşağıdaki hususlar kararlaştırılmıştır:

Madde 1: Osmanlı Hükümeti, aşağıdaki şartlara uygun olarak tramvay şirketine tramvaylarda elektrik kullanılması ruhsatı vermektedir:
İlk olarak; şirket imtiyazı altında bulunan şebekeler üzerinde işleyecek tramvay arabalarının çekilmesi ve aydınlatılmasını gerçekleştirecek.

İkinci olarak; İstanbul ve mülhakatında genel elektrik dağıtımı imtiyazının umumi yollarda kullanılma hakkıyla ilgili şartnamenin ikinci maddesinin üçüncü bendinde sözü edilen, "Umumi nakil vasıtaları hareket ettirecek gücü tesis etmek ve bu tesisatın havi olduğu müesseseleri ve binaları aydınlatmak için gerekli elektrik gücünü temin etmeyi kapsamaz" hükmüne uygun olarak tramvaylar için gerekli elektriği şirket kendisi temin edecektir.

Madde 2: Tramvay Şirketi:
İlk olarak; elektrik üretimi için Şehremanetiyle şirket arasında kararlaştırılacak mevkilere bir veya birçok fabrika inşa edecektir. Şirket eğer fabrika inşa etmemeyi menfaatine daha uygun görürse, ihtiyacını karşılayacak elektriği,

186 BOA, DUİT, no. 19(2-6), lef 2.

satın alma fiyatı Nafia Nezaretince onaylanmak şartıyla, kurulmuş veya kurulacak elektrik fabrikalarının herhangi birinden temin edebilecektir.
Şirket satın alma yolunu tercih ettiği takdirde:

a) Elektrik alacağı fabrikaların üretiminin yeterli olduğunu ispat edecektir.
b) Mücbir sebepler dışında elektrik üretimi hususunda bütün mesuliyeti üstlenecektir.

İkinci olarak; işbu mukavele ve şartnamede gösterilen müddetler zarfında ve belirlenen şartlar dâhilinde elektrik üretimi için gereken bütün imalathaneleri kuracaktır.

Üçüncü olarak; Karaköy köprüsüne elektrikle işlemeye mahsus çift hat yapıp tramvay arabalarının köprü üzerinden seyrüsefer yapmasını sağlayacak, bu hattı bir taraftan Şişli-Azapkapı-Ortaköy ve diğer taraftan Eminönü-Aksaray hatlarına bağlayarak köprü üzerinden aktarmasız geçilebilmesi için yolculara gerekli kolaylıkları sağlayacaktır.

Madde 3: Tramvay şirketinin inşa edeceği elektrik üretme fabrikaları ile onlara bağlı sabit tesisler işletme müesseseleri olarak değerlendirilecek ve bunlar imtiyaz müddetinin sonunda bedelsiz olarak hükümetin malı olacaktır.

Madde 4: Her türlü imalat fenni kurallara, şartname hükümlerine uygun olacak, en gelişmiş teknoloji kullanılacaktır. İmalat elektrikli tramvaylar konusunda uzman müesseseler tarafından gerçekleştirilecektir.

Madde 5: Elektrik üretimine mahsus fabrikalar ve depolar inşası, bunlardan mevcut olanların genişletilmesi veya gelecekte yapılacak yolları depolara bağlayacak iltısak hakları ile değişik duraklar ve bekleme salonları için ihtiyaç duyulduğunda Nafıa Nezareti'nce kanaat getirilmiş yerlerin satın alınması sırasında şirket ile sahipleri arasında uyuşma sağlanamadığı takdirde istimlâk kanununa göre hareket edilecektir. Bu yerlerin satın alma masrafı şirkete ait olup 7. maddede gösterilen meblağ buna dâhil değildir.

Madde 6: Sokakların genişletilmesine dair istimlâk muamelesi, 31 Ocak 1907 tarihli mukavelenin 5. ve 11. maddeleri hükümlerinin değıştırilmesiyle, işbu mukaveleye ekli tasdik edilmiş haritalara uygun olarak Şehremaneti tarafından gerçekleştirilecektir. Buna dair masraflar aşağıdaki 7. madde hükümlerine göre ödenecektir.

İstimlâk olunacak yerler eski cetvelde gösterilmış olup bunlar cetvelde yazılı sıraya göre istimlâk edilecektir.

Şurası kararlaştırılmıştır ki; sokakların genişletilip düzenlenmesiyle ilgili olarak, cetvelde gösterilen ıstimlakın lüzumu ve kifayeti kabul edilmiştir. Şirkete, tramvay hatlarının geçtiği eni 15 arşın veya daha fazla olan caddelerde, hatta Galata büyük caddesinde bazı noktaları 14,5 ile 15 arşın arasında bulunan bütün sokaklarda şimdiden çift hat olarak elektrikli tramvay inşa etme veya halen çift hat olan yerleri elektriklendirme izni verilmiştir.

Tramvay şirketi, halen hatların geçtiği sokaklarda ilave olarak yapılacak hiçbir istimlâk masrafına iştirak etmeyecektir. Sadece mevcut hatları elektrikle işler hale getirecektir.

Madde 7: Altıncı madde gereğince yapılacak istimlâk muameleleri Şehremaneti tarafından gerçekleştirilecek, fakat tramvay şirketi aşağıdaki şartlar dairesinde masraflara iştirak edecektir.
Şöyle ki; 30.000 Osmanlı lirasına ulaşıncaya kadar sarf edilecek paranın tamamı şirket tarafından ödenecektir. Bununla birlikte Bâbıâli duvarı boyunca uzanan sokağın genişletilmesi için şirketçe sarf edilen miktar ile daha önce sağlanan anlaşma gereği Altıncı Belediye Dairesi önündeki Şişhane Karakolu Sokağı'nın genişletilmesi için sarf edilmesi gereken miktar sözü edilen 30 bin Osmanlı lirasından mahsup edilecektir. Şirket, nihayet 50 bin Osmanlı lirasını geçmemek üzere, 30 bin Osmanlı lirasından fazla olarak sarf edilecek meblağın yarısına iştirak edecektir. Bundan başka toplam istimlâk bedeli olarak tahmin edilen 130 bin liradan Şehremaneti hissesine isabet edecek istimlâk masrafını karşılayabilmesi amacıyla şirket Şehremaneti'ne 50 bin Osmanlı lirası avans verecektir. Söz konusu 50 bin lira faizsiz olacak ve istimlâk yapıldıkça şirket tarafından peyderpey ödenecektir.

Şirket avans olarak vereceği miktara ulaşıncaya kadar, 12. madde hükmünce aidat olarak veya 13. madde hükmünce gelir paylaşımı adı altında Şehremaneti'ne ödemeye mecbur olduğu meblağdan muaf olacaktır.

İstimlâk muamelelerine gereken masraf 130 bin Osmanlı lirasını aştığı takdirde, bunun karşılanması Şehremaneti'ne ait olacak ve emanet bu meblağı vaktinde tedarik etmeye mecbur olacaktır.

Madde 8: İnşaat sırasında şirketin talebi üzerine Nafıa Nezareti'nin muvafakatiyle, geçici olarak kullanılacak arazilerin sahiplerine şirket tarafından gereken ödemeler yapılacaktır. Meydana gelebilecek hasardan dolayı şirket tarafından sahiplerine tazminat verilmek kaydıyla binaların cephelerine elektrik nakli için gereken halka ve direklerin konulabilmesinde Şehremaneti şirkete yardımcı olacaktır. Tarihi kıymeti bulunan veya değerli eser konumunda olan binalar üzerine tramvayla ilgili herhangi bir malzeme takılmayacaktır.
Gerek umumi yolların geçici olarak, gerekse zeminin elektrik direkleri, kablolar veya diğer tesisat ile daimi surette işgal edilmesinden dolayı herhangi bir tazminat ödenmeksizin söz konusu yollar şirketin kullanımına sunulacaktır.

Madde 9: İstimlâk muamelesinin gerçekleşmesi için gerekli bütün planlar ve diğer evrak Şehremanetiyle şirket arasında ortaklaşa tanzim edilecektir.

Madde 10: 28 Temmuz 1881 tarihli şartnamenin 5. maddesinin son bendi hükmünden farklı olarak şurası kararlaştırılmıştır ki; inşaat programı Şehremaneti tarafından tasdik edilmiş olmak şartıyla istimlâk muamelesiyle beraber aynı zamanda elektrik tesisatına ait işlemlere veya yolların tanzimine yönelik hususlara başlayabilecektir. Mamafih işbu tasdik muamelesine rağmen şirket söz konusu inşaattan doğabilecek hasarlardan mesul olacaktır.

Bununla beraber 31 Ocak 1907 tarihli mukavelenin 3. maddesi hükümlerine ve elektrik kullanmaya dair olan işbu mukaveleye bağlı şartname manasına uygun olarak, tramvay şirketinin icraya mecbur olduğu taahhütlerini yerine getirebilmesi için, Şehremaneti istimlaka ait bütün muameleleri istimlâk kanununa göre zamanında gerçekleştirecektir. Aksi halde hükümet gecikmeden dolayı şirketi nakdi ceza ödemeye mecbur tutamayacağı gibi, Şehremanetinden kaynaklanan gecikmeler inşaat süresine eklenecektir. Şirket tamamladığı ve işletmeye uygun olduğu tahakkuk eden hatları kısım kısım çalıştırabilecektir.

Madde 11: Şirketın ilk ınşaat çalışmaları ıçın yabancı ülkelerden ithal edeceği edevat ve inşa malzemesi gümrük vergisinden muaf tutulacaktır. Vergiden muaf olacak edevat ve inşa malzemeleri şunlardır: Makineler, arabalar, vagonlar, kablolar, raylar, tramvay şebekesinın elektriklendirilmesi için gerekli malzemeler.

İmtıyaz müddetının bitimine kadar şirketin gelirleri ve ihtiyat akçeleri, imalatın yapılabilmesi için gereken emlak ve arazi vergiden muaf kılınacağı gibi hisse senetleri ve tahviller dahi damga resmi dışında her türlü vergiden muaf olacaktır.

Şirket tarafından inşa edilip işletme işlerinde kullanılmayan her nevi bina ve tesisat, Osmanlı Devleti'nde halen yürürlükte olan ve gelecekte yürürlüğe girecek her türlü vergiye tabi olacaktır. Yine bunun gibi, maden kömürüyle madeni yağlar gibi işletme muamelelerine gereken malzeme de gümrük vergisine tabi olacaktır.

Madde 12: Tramvay şirketi her türlu ihtıyacı ıçin sarf edilecek elektrik enerjisinin kilovat saat başına İstanbul'da Şehremaneti'ne 1,6 frank aidat verecektir (1 frank 4 kuruş 40 santımdır). Hatların teslim alınması aşamasında yapılacak deneme seferlerinde kullanılacak elektrikten para alınmayacaktır.

Şirketin ödeyeceği elektrik aidatı, bütün tramvay şebekesi işlediği halde, hiçbir zaman 75 bin franktan düşük olmayacaktır. Hatların kısmen işletilmesi halinde, asgari had olarak belirlenen 75 bin frank ölçü alınarak oranlama yapılıp fiyat tespit edilecektir.

İlk elektrikli tramvay hatları

Madde 13: Şirketin halen mevcut dâhili nizamnamesi hükümlerine uygun olarak hesap edilecek kazanç mıktarı, imha edilmemiş hisse senetlerine, % 5 faiz dâhil olduğu halde, toplam % 6 olarak hesap edilecektir.

Madde 14: Tramvay arabaları ile beraberinde bulunan şirket memurları, Karaköy köprüsünden geçtiklerinde hiçbir geçiş ücreti ödemeyeceklerdir. Buna karşılık, arabalar ile nakledilen yolcular, köprüyü yaya olarak geçtiklerinde ödedikleri ücreti, tramvay ile geçerken de vereceklerdir. Söz konusu ücretin düzenli olarak alınıp Şehremaneti'ne ödenmesini temin için, emanet şirkete onar para kıymetindeki biletleri nakit olarak satacak, şirket memurları da bu biletleri köprüden geçerken yine onar para karşılığında yolculara vereceklerdir. Köprü ücretlerini toplamakla görevli Şehremaneti memurları, şirketin söz konusu uygulamayı düzenli olarak yapıp yapmadığını kontrol edeceklerdir. Karaköy köprüsü geçiş ücreti kaldırıldığı zaman işbu uygulamaya da son verilecektir.

Madde 15: Karaköy köprüsü yeniden inşa edileceğinden, köprü üzerinde birer metre genişliğinden inşa edilecek tramvay hattını köprü müteahhidi yapacaktır. Bu durumda tramvay şirketi inşa masraflarını köprü müteahhidine ödeyecektir. Ancak bu masraf Karaköy köprüsü inşaatına dair 14 Ekım 1909 tarihli mukavelede en üst sınır olarak belirlenen 2 bin Osmanlı lirasını geçemeyecektir. Bu konuda yapılacak hakiki masrafı Nafıa Nezareti, köprü müteahhidi ve şirket beraberce tespit edeceklerdir.

Madde 16: Şirketin işleteceği tramvay hatları şu kıtalardan oluşacaktır:
Tramvaylar elektrikle işlemeye başlar başlamaz aşağıdaki tarife uygulanacaktır:

		Birinci Sınıf	*İkinci Sınıf*
Bir	Kıt'a dahilinde seyr için	30 Para	20 Para
Bilâ inkıtâ' iki	Kıt'a dahilinde seyr için	40 Para	30 Para
Bilâ inkıtâ' üç	Kıt'a dahilinde seyr için	60 Para	40 Para
Bilâ inkıtâ' dört	Kıt'a dahilinde seyr için	70 Para	50 Para
Bilâ inkıtâ' beş	Kıt'a dahilinde seyr için	90 Para	60 Para
Bilâ inkıtâ' altı	Kıt'a dahilinde seyr için	100 Para	70 Para
Bilâ inkıtâ' yedi	Kıt'a dahilinde seyr için	120 Para	80 Para
Bilâ inkıtâ' sekiz	Kıt'a dahilinde seyr için	130 Para	90 Para
Bilâ inkıtâ' dokuz	Kıt'a dahilinde seyr için	150 Para	100 Para
Bilâ inkıtâ' on	Kıt'a dahilinde seyr için	160 Para	110 Para
Bilâ inkıtâ' on bir	Kıt'a dahilinde seyr için	180 Para	120 Para

Bu ücretlere köprü geçişinde ödenecek para dâhil değildir. Halen yürürlükte olan tarifeden dolayı istisna olarak Azapkapı-Karaköy kısmında birinci mevki için 20, ikinci mevki için 10 para ücret alınacaktır.

Şirket sözü edilen kıtaları ve ücretleri değiştirme hakkına sahiptir. Fakat bu değişiklik Şehremaneti'nin muvafakati olmadan yapılamayacaktır. Şurası da kararlaştırılmıştır ki, bu tarifede bahsi geçmeyen yeni hatlara dair ücretler, adı geçen tarife temel alınmak suretiyle Şehremanetı ve şirketçe belirlenecektir. Burada yapılacak tadilat mukavele hükümlerini değiştirmeyeceğinden ayrıca padışah iradesini gerektirmeyecektir. Bundan dolayı tadilat Şehremaneti ve şirket tarafından yapılabilecektir.

Yukarıdaki tarife her yolcu kilometre başına azami sınır olarak birinci mevki için 20 para, ikinci mevki için 15 para temel alınarak tespit edilmiştir. Başlayan her kilometre tam olarak hesap edilecektir. Mamafih bir sefer için asgari sınırda alınacak ücret:
Birinci mevki için 30 para
İkinci mevki için 20 para olacaktır.

Yolcular bilet bedelini para, kuruş ve ikilik olarak ufak para şeklinde ödemeye mecburdurlar. Postacılar, belediye çavuşları, başçavuş dâhil olmak üzere çavuş rütbesine kadar üniformalı kara ve deniz askerleri, polisler, jandarmalar ile talebelerden ikametgâhı ile devam ettiği mektep arasındaki hatta mahsus olmak üzere, kendilerine şirket tarafından paso verilmek, tatil günlerinde geçerli olmamak şartıyla, yüksek okul talebesi dışındaki 15 yaşına kadar olan öğrenciler:

1- Eminönü-Şehzadebaşı (Fatih), Eminönü-Yedikule, Eminönü-Topkapı
2- Azapkapı-Ortaköy
3- Karaköy-Şişli, Karaköy-Tatavla

Şişli-Feriköy
Feriköy-Galatasaray
Galatasaray-Altıncı Belediye Dairesi
Altıncı Belediye Dairesi-Karaköy
Tatavla-Feriköy
Azapkapı - Karaköy
Karaköy-Kabataş
Kabataş-Beşiktaş
Beşiktaş-Ortaköy
Karaköy-Eminönü
Eminönü-Sultanahmet
Sultanahmet-Beyazıt
Beyazıt-Aksaray
Aksaray-Yedikule
Beyazıt-Şehzadebaşı (Fatih)
Aksaray-Çapa
Çapa-Topkapı

عكاظ الكتب

Hatları üzerinde ikinci mevkide inkıtasız yapacakları her yolculuk için indirimli olarak adam başı 25'er para vereceklerdir. Aynı şekilde Eminönü'nden Karaköy'e gitmek için sefer başına 10 para ödeyeceklerdir. 10 para koprü ücreti, resmen bu ücretten muaf olanlar dışında, indirimli seyahat edenlerden de alınacaktır.

Elektrik üretimi için kullanılacak yakacakların vergisinin artması veya elektrik üzerinden her nevi vergi alınması gibi durumlar, ücret tarifelerinin yükseltilmesini gerektirebilir. Keza yakacaklardan alınan verginin azalması halinde ise, bu defa ücretlerde indirime gidilmesini icap ettirebilir.

Tarifelerin bu şekilde arttırılmasını veya indirilmesini Şehremanetiyle şirket beraberce kararlaştıracaklardır. Aralarında anlaşma olmadığı takdirde tarafların tayin edeceği birer kişi ve temyiz mahkemesi başkanının seçeceği bir kişiden oluşacak bilirkişi heyeti ücretleri belirleyecektir.

Madde 17: Fatih-Edirnekapı ve Senantuvan-Tünel hatları hariç olmak üzere, gerek hazır şebekelerde gerekse yeni inşa edilecek hatlarda elektriklendirme çalışmaları şirketin hükümete vereceği projelerin tasdik tarihinden itibaren 6 ay içinde başlanacaktır. Söz konusu inşaat zıkrolunan tarihten itibaren 24 ay zarfında tamamlanacaktır. Fatih'ten Edirnekapı'ya ve Senantuvan'dan Tünel'e uzanacak olan yeni hatlardaki elektriklendirme çalışması da diğer hatlarla aynı zamanda tamamlanacaktır.

Savaş, grev, arazi istimlakı gibi mücbir sebeplerden dolayı meydana gelebilecek zorluklardan kaynaklanan gecikmeler olursa, şirket gerekçelerini derhal Nafıa Nezareti ve Şehremaneti'ne yazılı olarak bildirecek ve bu durumda müddet gecikilen süre kadar azaltılacaktır.

Madde 18: Herhangi bir mücbir sebep olmaksızın şirket 17. maddede yazılı müddetler zarfında inşaata başlamadığı veya başladıktan sonra tamamlamadığı veyahut mukaveleden doğan taahhütlerini yerine getirmediği takdirde Nafıa Nezareti, bir aydan az olmayacak bir zamanda taahhütlerini yerine getirmesi için şirkete ihtarda bulunur.

Şirket kendi hatası neticesi bu ihtara uygun hareket etmezse, ihtarnamede belirlenmiş müddetin sona erme tarihinden itibaren gecikmenin ilk üç ayı zarfında resmen tahakkuk eden beher günlük gecikme için, ceza olarak Şehremaneti'ne günlük 2 lira ve 3 aydan sonrakı gecikme için dahi 10 Osmanlı lirası ödeyecektir. Mücbir sebepleri ispat edilemeyen gecikmeler aralıksız 6 ayı geçerse, şirket mukaveledeki imtiyaz hakkını kaybedebilecektir.

Madde 19: Elektrikli hatlardan birinin inşaatı tamamlandığında, şirket durumu Şehremanetiyle Nafıa Nezareti'ne yazılı olarak bildirecektir. Bildirim tarihinden itibaren 15 gün içinde nezaret bir fen heyetine tamamlanan hattın kontrolünü yaptıracak, icap ederse hat geçici olarak kabul edilecektir.

Şirketin bildiriminden 15 gün geçtikten sonra kontrol heyeti görevlendirilmezse, şirket geçici kabul yapılmış gibi hareket ederek elektrikli hattı işletmeye başlayacaktır.

Geçici kabul uygulamasından bir sene sonra yine bir fen heyeti tarafından hat ikinci bir kontrolden geçirilecek, heyet inşaatın teknik kurallara ve şartnameye uygun yapıldığını belirlerse Nafıa Nezareti hattın kati kabulünü yapacaktır. Bu arada fen heyeti bazı düzeltmeler yapılmasını talep ederse, bunlar işletme aksamadan yerine getirilecektir.

Madde 20: 30 Ağustos 1869 tarihli şartnamenin 25. maddesinde belirlenmiş teftiş masrafı, elektrikli tramvaylar için senelik 300 Osmanlı lirasına yükseltilecektir.

Madde 21: 30 Ağustos 1869 tarihli mukavelenin ikinci, üçüncü ve dördüncü maddeleriyle 31 Ocak 1907 tarihli mukavelenin beşinci ve on birinci maddeleri feshedilmiştir.

Mevcut mukavelelerin diğer maddeleri ve ilavelerinin, özellikle birinci şartnamenin 24. maddesinin işbu mukavele ile değiştirilmeyen hükümleri bundan böyle de geçerli ve yürürlüktedir.

Sarf edilecek elektriğin her kilovatından alınacak aidata dair olan 12. maddenin ilk dört kelimesi yeniden tetkik ve gerektiği takdirde değiştirilmek şartıyla teati kılınmıştır.

19 Ocak 1911
Ticaret ve Nafia Nazırı Hallaçyan *F. Kavos*

Aynı tarihte taraflar arasında bir de şartname oluşturuldu. Burada daha çok yapılacak yol ve inşaat ile tramvay arabalarının nitelikleri yanında kullanılacak elektriğin temin şekilleri üzerinde durulmuştu. Buna göre;

- Dersaadet Tramvay Şirketı, hâlihazırda işletmekte olduğu bütün şebeke dâhilinde 31 Ocak 1907 tarihli mukavele gereğince inşa edeceği hatlar üzerinde tramvay arabalarının düzenli bir şekilde elektrikle işlemesini temin ıçin icrası lazım gelen bütün inşaatı her türlü zararı ve hasarı kendine ait olmak üzere belirlenen süreler dâhilında tamamlayacaktır. Şirket, ihtiyari hatları inşa ettiği takdirde ışbu şartname ve mukavelename hükümlerine uygun hareket edecektir.

- Tramvay şirketi mukavelenin tasdiki tarihinden itibaren 6 ay müddet zarfında hatların elektrikle işletilmesine ait bütün tertibatı içeren mükemmel bir proje düzenleyerek Nafıa Nezareti'ne takdim edecektir.

- Projenin tasdikinden sonra şirket nezaretçe kararlaştırılmış projelere uygun olarak ınşaata başlayacaktır. Eğer nezaretin kararı 3 ay içinde tebliğ edilmemişse şirketin, onay için göndermiş olduğu projelere uygun olarak inşaata başlamaya hakkı olacaktır.

- Tramvay şirketi tarafından inşa edılecek fabrikalar ile vücuda getirilecek her türlü makine ve ulaşım tesisatı, tramvayların işletmesinde kullanılacak elektriğin üst sınırının tahmini olarak belirlenmesine göre tertip edilecektir. Elektrik üretimine mahsus makineler o tarzda muhtelif gruplara ayrılacaktır ki, bunlardan biri bozulduğu halde bile işletme tatil edilmeyerek arabaların muntazam ve daimi surette işlemeleri sağlanacaktır. Gerektiği takdirde makinelerden biri dığerinin yerine kullanılabilecektir.

- Elektrik cereyanı şirketin tercihine göre değişken veya fasılasız olacaktır. Cereyan miktarı yer altından nakillerde 6.000 voltu, havai nakillerde, fasılasız cereyan kullanıldığında 600 voltu geçemeyecektir.

- Elektrik dağıtımı havai olacak ise de asıl nakiller veya ana teller yer altından geçecektir.

- Bütün imalat iyi cins malzeme ve fenni kurallara uygun bir surette yerine getirilecektir.

- İnşaat gelişi güzel olmayacak şekilde ve ayrıca tramvay hatlarının civarında bulunup umumu ilgilendiren telgraf, telefon, su, gaz vesaire gibi tesisata mümkün mertebe sekte vurmaksızın gerçekleştirilecektir. Bu konuda alınması gereken tedbirler şirketin görüşü alındıktan sonra Şehremanetı tarafından belirlenecektir. İnşaat sırasında takip edilecek sıra şirket tarafından en az 8 gün evvel hükümet komiserliğine bildirilecektir. İmkânlar ölçüsünde ilgili şahıslara ve genel menfaatler gözetilmek suretiyle iş bu sıra komiserle şirketin anlaşması halinde değişebilecektir. Kazılmasına lüzum görülen yaya kaldırımları, kaldırımlar ve şoseler geliş gidişi kolaylaştıracak şekilde şirket tarafından iyi hale getirilecektir.

- Her ne cinsten olursa olsun arabalar sağlam ve tahsis edilecekleri hizmete elverişli bir surette inşa edilecektir. Arabaların eni azami 1.85 metre olacak ve tramvay hatları, iki araba yan yana geçerken aralarında en az 40 santimetre aralık kalacak şekilde inşa edilecektir. Kendiliğinden hareket etsin veya etmesin, yolcu arabaları mümkün olduğu kadar huzur ve istirahatı temin edebilecek temin edebilecek şekilde inşa edilecek, dış görünümleri halen Avrupa'nın büyük şehirlerinde kullanılan arabalar kadar güzel ve itinalı olacaktır. Örnek bir resmi Şehremanetince tasdık edilmeyen arabaların seyrüseferine izin verilmeyecektir. Arabaları fabrikadaki inşaat safhasında bir memur tarafından tetkik ettirmeye Şehremanetı'nin salahiyeti olacaktır. Bu maksatla tramvay şirketi arabaların fabrikada muayeneye hazır olduğunu Şehremaneti'ne haber verecektir. Şehremaneti 2 ay müddetle arabaların muayenesini yaptırmadığı takdirde, resimleri daha önceden Şehremaneti'ne tasdik ettirilmiş olan arabaların seyrüsefer etmelerine izin verilecektir.

- Çekici arabaların elektrik motorları ile hareketi sağlayan diğer aletler halkın dokunamayacağı şekilde gizlenmiş bulunacaktır. Bu aletler mümkün mertebe az gürültülü ve iyi işlediği tecrübe ile sabit aletler olacaktır.

- Çekici vagonların birbirinden ayrı olmak üzere müstakil iki freni bulunacaktır. Frenler azami süratle giden vagonları nihayet 5 metre mesafede durdurabilecek derecede güçlü olacaktır.

- Yol fenerlerinden başka tramvay arabalarının sahanlıklarında iyi aydınlatan birer lamba bulunacak, ayrıca her arabanın içi on altışar mumluk en az üç lamba ile aydınlatılacaktır.

- Her çekici arabanın dış kısmına Türkçe ve Fransızca olarak büyük yazı ile şunlar yazılacaktır: Şirketin unvanı, arabaların hangi hatlar arasında çalıştığı, her bir arabanın ön ve arkasına sıra numarası ve yan taraflarına mevki, son defa yapılan kontrolün tarihi. Arabaların sahanlıklarından her birinin ön tarafına gidilen istikameti gösteren levhalar asılacak, ön tarafa asılı levhalar arabaların gece yaptıkları seyrüseferde dahi kolaylıkla görülecek şekilde olacaktır. Her bir arabanın alabileceği yolcu adedi ile her mevkide kaç yolcu bulunabileceği kolayca görünüp okunabilecek şekilde Türkçe ve Fransızca olarak arabanın dâhiline ve sahanlıklar üzerine yazılacaktır. Ücret ve hareket tarifeleri Türkçe ve Fransızca olarak göze çarpacak şekilde hem arabaların içinde hem de bekleme duraklarında asılı olacaktır. Her çekici arabada kondüktör ile makinist arasında işaretleşmeye mahsus aletler olacağı gibi her bir makinistin yanında yoldan geçenleri ikaz etmeye mahsus bir çan ve bir de boru bulunacaktır.

- Tramvay hatları üzerinde yeteri derecede mecburi ve ihtiyari bekleme durakları bulunacaktır. Bu duraklar tramvay şirketinin teklifi üzerine Şehremaneti tarafından belirlenecektir. Tramvay arabaları yolcu almak için duraklar arasında beklemeyecektir.

- Birbirini takip eden iki durak veya bekleme mahalli arasında tramvay katarları ve tek başına seyrüsefer eden çekici arabalar arasında en az aşağıdaki mesafelerin bulunmasına dikkat edilecektir.

Bu mesafeler şöyledir:
- Arabalar saatte 16 km. süratle hareket ettiklerinde 20 metre
- Arabalar saatte 20 km. süratle hareket ettiklerinde 30 metre
- Arabalar saatte 25 km. süratle hareket ettiklerinde 60 metre

- Katarlar ile tramvay arabalarının sürati şehir dâhilinde geliş gidişe mahsus yollarda en fazla 25 km. olacaktır. Yokuşlarda ve çok kalabalık sokaklarda fren sisteminin iyi çalışabilmesi için söz konusu sürat azaltılacaktır.

- Zorunlu sebepler dışında, elektrik tesisatı şartname hükümlerine uygun olacak, şebekenin muhtelif hatları üzerinde işletmenin düzenli olarak gerçekleştirilebilmesi için tesisat her zaman iyi halde bulundurulacaktır. Cereyan kaçaklarından meydana gelebilecek etkilerin önüne geçilmesi için her türlü ihtiyat tedbiri alınacaktır.

- Tramvay şirketi Karaköy köprüsü üzerindeki kendine ait hatlar ile elektrik aksamını iyi halde bulunduracaktır. Köprünün açılır kapanır kısmının açılacağı zaman tramvay arabalarının köprü üzerinde gitmelerine mani olmak üzere şirket Şehremaneti'nde kabul edilecek özel bir tertibat alacaktır.

- İtfaiye hizmetlerinin görülmesi sırasında cereyanların kesilmesine mecburiyet hâsıl olursa şirketin bu sebeple hiçbir tazminat talebine hakkı olmayacaktır.

- Elektrik şebekesini işletmekle görevli memurlarla şirketin münasebeti ve söz konusu memurların vazifeleri ile seçilme yöntemleri ve yolcuların hak ve vazifeleri, şebekenin elektrikle işletilmesine başladıktan sonra 6 ay zarfında şirket tarafından düzenlenecek geçici bir nizamname ile belirlenecektir. Bu nizamname ilgili dairelerde incelendikten sonra olduğu gibi veya gerekli değişiklikler yapılarak tasdik edilecek, bundan sonra en geç bir yıl içinde kesin şeklini alacaktır. Nizamnamenin Şehremaneti tarafından onaylanmış birer nüshası işletme memurlarının her birine verilecek ve memurlar nizamname hükümlerine göre hareket edeceklerdir.

- Arabalara asılacak her türlü ilanlara ve reklâmlara gelince; şirket bu konuda hükümet tarafından verilen emirlere uymaya dikkat edecektir.

- Tramvay şirketi her ay olağan şekilde hazırlanacak istatistik ve bilhassa gayri safi hâsılat cetvellerini Şehremaneti'ne verecektir.

- 30 Ağustos 1869 tarihli şartnamenin 15. maddesiyle 28 Temmuz 1881 tarihli şartnamenin 6. maddesi feshedilmiştir. Mevcut şartnamelerin diğer maddeleriyle ilaveleri ve işbu şartname ile değiştirilmeyen hükümleri bundan sonra da geçerlidir.

Metrohan

Frenlere dair maddedeki hükümlerin yeniden tetkik edilmesi ve gerektiği takdirde fenni icaplara göre tadil edilmesi şartıyla bu şartname taraflarca imzalanmıştır.

Yukarıda söz edildiği üzere mukavele ve şartname imzalanırken bazı noktaların, inşaatı geciktirmemek amacıyla, ileri bir tarihte çözüme kavuşturulmasına karar verilmişti. Bu doğrultuda bir süre sonra şirketle bir dizi tamamlayıcı mukavele yapıldı. Yapılan değişikliklerden biri, şartnamenin 9. maddesinde 28 Zilhicce 1329/20 Aralık 1911 tarihi itibariyle hayata geçirildi. Şartnamenin 9. maddesindeki değişiklik ihtiyacı ortaya çıkması ilginç bir gelişmenin sonucu idi. 19 Ocak tarihli mukavele yapılırken tramvay arabalarının genişliğinin 1.85 metre olması öngörülmüş ve şirket de bu ölçülere uygun şekilde araba ısmarlamıştı. Fakat sonradan şu husus düşünüldü: Bir şehirde tramvay yapılmasından maksat halkın rahatça ve kolaylıkla seyrüsefer yapabilmesinin sağlanması idi. Avrupa'da bir süredir tramvay ve vapur gibi nakil araçlarında oturulacak yerlerin (peyke) uzunlamasına yapılmasından vazgeçilerek yolcuların yüzleri gidiş istikametinde olacak şekilde enlemesine peykeler kullanılmaya başlanmıştı. Yolcuların daha rahat seyahat etmelerini sağlayan enlemesine peykelerin İstanbul tramvaylarında da kullanılması, modern yaşantının bir gereği olarak düşünülmüştü. Fakat 1.85 metre genişliğindeki vagonlara yapılacak enlemesine peykelere ancak üç yolcu, o da güçlükle, oturabilecekti. Tramvay arabalarının genişliği Avrupa'dakiler gibi 2.10 metre olduğu takdirde enlemesine peykeler vagonun içine rahatça sığacaktı. Dolayısı ile şirketten arabaların 2.10 metre olması istendi. Şirket bunu kabul etmekle beraber bir hususu hatırlattı. Vagonların enli olması maliyeti artıracağı gibi, geçecekleri caddelerin de daha geniş olması ihtiyacını doğuracaktı. Bu da ayrı bir maliyet demekti. Ama halkın rahatlığı her şeyden önemli sayıldığı için bu ek maliyete katlanılacaktı. Dolayısı ile tramvay arabaları enleri 2.10 metre olacak şekilde sipariş edildi. Bu arada yolların durumu da önemli idi. Vagonların enleri genişleyeceğinden çift hatlarda iki vagon arasında kalacak mesafe bazı yerlerde 15 santimetreye kadar düşecekti. Bu mesafeden arabaların geçmesi mümkün olamayacağından iki hat arasındaki mesafenin arttırılması lazımdı. Yani caddelerin önceden planlanandan daha fazla genişletilmesi gerekecekti[187].

İşte bütün bu konuların yeniden düzene sokulması için şartnamenin 9. maddesinde değişiklığe gidildi. Buna göre hüküm şöyleydi: "Her ne çeşit olursa olsun arabalar sağlam ve tahsis edilecekleri hizmete elverişli bir surette inşa edilecektir. Arabaların enleri 2.10 metre olacak ve seyrüseferi ihlal etmemek şartıyla çift hatlar arasındaki mesafe çoğaltılacaktır. Ancak bu genişletme çalışmalarının sona ermesine değin yolcuların selametinin sağlanması için şirket tedbir alacaktır. Şurası da kararlaştırılmıştır ki, yolculara oturmak için tahsis edilecek yerlerin genişliği adam başına 45 santimetreden aşağı olmayacak ve bu şekilde yanlamasına yapılacak peykelerde toplam üçer yolcu oturacaktır. Arabaların üzerlerine gidecekleri yeri belirten büyük ve muntazam levhalar asılacaktır. Çekici olsun veya olmasın yolcu arabaları mümkün olduğu kadar huzur ve istirahatı temin edecek surette inşa edilecek ve dış görünüşleri hâlihazırda Avrupa'nın büyük şehirlerinde kullanılmakta olan arabalar kadar itinalı olacaktır. Numune resmi Şehremaneti tarafından uygun görülmeyen arabaların seyrüseferine izin verilmeyecek, bu arada Şehremaneti'nin bir memuru arabaların fabrikada inşa sürecini kontrol edecektir."

10 Safer 1330/30 Ocak 1912 tarihinde mukavelenin 12. ve şartnamenin 11. maddelerinde değişiklik yapan hükümler yürürlüğe girdi. Buna göre; 12. madde değişikliği ile şirketin kullandığı elektrik için Şehremaneti'ne ödeyeceği kilovat başına vergi yeniden belirlendi. Şartnamenin 12. madde değişikliği ile de fren sistemlerinin daha güvenli olmasına yönelik tedbirler getirildi.

187 *BOA, ŞD, no. 508/5.*

Tarafların karşılıklı olarak mukavele hükümleri üzerinde peyderpey anlaşmaya çalıştıkları dönemde Osmanlı Hükümeti bir taraftan da daha uygun şartlarda başka bir şirkete imtiyaz verilip verilemeyeceğinin arayışı içinde idi. Çünkü tramvay şirketi önceki dönemde bazı taahhütlerini yerine getirmekte güçlükler çıkarmıştı.

Bütün bu hususların değerlendirilerek, gerekirse imtiyazın ihaleye çıkarılarak en uygun teklifi sunan firmaya verilmesi veya hâlihazırda atlı tramvay hatlarını işletmeye devam eden mevcut şirketin elektriklendirme işini de yerine getirmesi gibi hususların Şura-yı Devlet'te konunun uzmanlar tarafından ele alınması ve onların görüşleri doğrultusunda hareket edilmesi uygun olacaktı. Bu sebeple İstanbul tramvaylarının elektrikle işletilmesi imtiyazının hangi şirkete verileceği Şura-yı Devlet Maliye-Nafia ve Maarif Dairesi'nde görüşüldü.

Görüşmelerde öncelikle Nafia Nezareti'nin bakış açısı değerlendirildi. Nezaret bu konuda hazırladığı raporunda şu hususlara değinmişti: "Tramvay şirketi hâlihazırda İstanbul'da 23 kilometre civarında bir atlı tramvay hattını işletmektedir. Şimdi, bu hatlara ilave edilerek şehrin diğer yerlerine gidecek olan yollar için başka bir şirketin aranması, ilk bakışta rekabetin temini açısından pek uygun gibi görünse de bu tam böyle değildir. Yeni hatlar için başka bir şirkete imtiyaz verilmesi halinde, mevcut şirketle yeni şirketin yapacağı tarifelerin farklı olması veya arabaların bir hattan diğer hatta geçmeleri gerektiği hallerde mevcut şirketin muvafakat göstermemesi, hem yeni şirketin çalışmasını zorlaştıracak hem de bu durum halkın zarar görmesine yol açacaktır. Dolayısı ile yeni taliplerin bu durumu dikkate alarak ihaleye girmekten kaçınmaları ihtimal dâhilindedir. Aynı zamanda 42 seneden beri İstanbul'da tramvay işletmekte olup bu işin bütün ince noktalarını, kolaylık ve zorluklarını, halkın davranış biçimlerini öğrenmiş olan mevcut şirkete karşın onunla bu konularda rekabet edebilecek başkasını bulmak zor olacaktır. Aynı zamanda tramvay şirketi hâlihazırdaki altyapıyı ve mevcut elemanlarını kullanacağından bu konuda kendisine rakip olanlara nispetle önemli bir avantaja sahiptir. Çünkü yeni talipler yeni elemanlar alacak ve yeni bir altyapı hazırlamak zorunda kalacaklardır. Hal böyle olunca maliyetleri bir hayli artacağından bu noktai nazardan da yeni taliplerin ortaya çıkması zor görünmektedir. Yeni talipler için birkaç yıl beklemek gibi bir tercih söz konusu olabilir, ama bu durumda da yatırımı birkaç sene ertelemek gerekecek, halk elektrikli tramvayları kullanmak gibi bir teknolojik nimetten mahrum kalacaktır. Her ne kadar, geçen dönemlerde tramvay şirketi en çok şikâyet edilen ve bazı yükümlülüklerini yerine getirmekten kaçınan şirketlerden biri olarak bilinse de, Meşrutiyet'in ilanından sonra kendine çeki düzen vermiş, ciddi bir surette çalışmaya başlamıştır. Bütün bunların dikkate alınması halinde imtiyazın mevcut tramvay şirketine verilmesi uygun olacaktır."

Nafia Nezareti'nin bu yorumu Şura-yı Devlet'te tartışılmış, imtiyaz müddetinin uzun olduğu gibi bazı tenkitler yapılmışsa da, sonuçta elektrikli tramvay imtiyazının hâlihazırda hatları işleten şirkete verilmesinin uygun olacağının hükümete bildirilmesine karar verilmiştir[188].

Şura-yı Devlet'in bu mütalaası 20 Mayıs 1912 tarihli hükümet toplantısında değerlendirilmiştir. Hükümet, Şura-yı Devlet'in görüşünü benimsemiş, aynı zamanda şirketin kabul ettiği şartların devlet açısından da uygun olduğuna kanaat getirerek İstanbul şehri elektrikli tramvay imtiyazının Dersaadet Tramvay Şirketi'ne verilmesi kararını almıştır[189].

188 BOA, İ.MM, no. 25, C 330.
189 BOA, İ.MM no. 25, C 330; BOA, MV, no. 227/122

Bundan sonra iş anlaşmaya en son şeklini vermeye gelmiştir. Bu amaçla 5 Cemaziyelahir 1330/22 Mayıs 1912 tarihinde 19 Ocak 1911 tarihli mukaveleye ek olacak şekilde yeni bir ek mukavele metni hazırlanıp taraflarca imzalanmıştır. Mukaveleyi Osmanlı Hükümeti adına Nafia Nazırı Mehmed Cavid Bey, şirket adına ise Mösyö Şırayber ve Mösyö Freys imzalamışlardı. Mukavele, aldığı bu yeni şekil ile dönemin İttihat ve Terakki hükümetinin bakış açısına göre oluşturulmuş ve önceki mukaveleye bazı ekler yapılmıştı. Buna göre ek mukavelede şu hususlara yer verilmişti:

Birinci madde: Osmanlı Hükümeti aşağıdaki belirlenen hatlarda elektrikli tramvay işletme imtiyazını Dersaadet Tramvay Şirketi'ne vermektedir. İnşa edilip işletilecek tramvay hatları şunlardır:
Birinci hat, Aksaray-Silivrikapı
İkinci hat, Eminönü-Aksaray hattının Bahçekapı karakolundan ayrılarak Sirkeci istasyonunun giriş kapısı civarında bir noktaya ve asıl hatla bağlantı temını için şube hattının münasip bir noktasından başlayıp istasyonun giriş kapısı önünden geçerek Eminönü-Aksaray hattının münasip bir noktasına bağlanacak şekilde bir hat
Üçüncü hat, Taksim-Dolmabahçe
Dördüncü hat, Karaköy-Şişli hattının Mekteb-i Harbiye civarına tesadüf eden noktasından ayrılarak Maçka'ya
Beşinci hat, Ferıköy'den başlayıp Kasımpaşa'dan geçmek şartıyla Azapkapı'ya.
Bunlardan ayrı olarak, 31 Ocak 1907 tarihli mukavele gereği yapılıp yapılmaması şirkete bırakılmış Eminönü-Eyüp ve Ortaköy-Bebek hatları da mecburi hatlar arasına dâhil edilmiştir. Eminönü-Eyüp hattı Tahmis-Kantarcılar-Ayazmakapı-Unkapanı istikametini takip edecektir.

Bu madde ile belirlenen tramvay şebekesi çift hat olarak inşa edilecek ise de Ortaköy-Bebek ve Eminönü-Eyüp'ün köprülerin arasındaki kısımları, yeteri kadar makas konulmak suretiyle tek hat olarak yapılacaktır. Şehremaneti yolları genişletirse buraları da çift hat olacaktır.

İkinci madde: Halen mevcut tramvay hatlarına aıt 19 Ocak 1911 tarihli mukavelenin bu ek mukavele ile değiştirilmeyen hükümleri bu iki hat hakkında geçerlidir.

Üçüncü madde: Birinci maddede sözü edilen harita ve resimler mukavelenin onaylanması tarihinden itıbaren bir sene zarfında Şehremaneti'ne sunulacaktır. Bu harita ve resimler Şehremaneti tarafından en geç 4 ay içinde incelenip ya aynen veya tadil edilmiş şekliye şirkete iade edilecektir.

Dördüncü madde: Bu ek mukavelede sözü edilen hatlar, harita ve resimlerin tasdiki tarihinden itibaren on kilometresi 3 sene ve geriye kalan kısmı 2 sene ve toplam 5 senede tamamlanmış olacaktır.

Beşinci madde: Bu mukavelede sözü edilen hatların geçeceği sokakların genişliği altı veya 9 metreden aşağı olanlar tek hatlar için 7 metreye çift hatlar ve makas mahalleri için 9 metre 25 santimetreye yükseltilecektir. Bu vesile ile yapılacak istimlâk 31 Ocak 1907 tarihli mukavelenin 5. ve 19 Ocak 1911 tarihli mukavelenin 7. maddesine uygun olarak gerçekleştirilecektir.

Altıncı madde: 19 Ocak 1911 tarihli mukavelenin Şehremaneti'ne verilecek aidata yönelik 12. maddesi bu mukavele ile de tatbik edilecektir. Hatların işletilmesinden dolayı her sene zarfında sarfedilecek elektriğe mukabil şirketin ödemesi gereken vergi Rumi Ocak ayı sonunda tesviye edilecektir. Bu miktar hatların tamamının ışlemeye başladığı tarihten itibaren yıllık 50.000 franktan aşağı olamayacaktır.

Yedinci madde: Bu mukaveleye göre işletilecek hatlar aşağıdaki gibidir:
Ortaköy-Kuruçeşme-Arnavutköy-Bebek, Aksaray-Davutpaşa-Silivrikapı; Karaköy-Kasımpaşa-Yenişehir-Feriköy; Eminönü-Sırkeci istasyonu; Harbiye-Maçka; Eminönü-Cibali-Ayvansaray-Eyüp. Taksim hattını Beşiktaş hattına bağlayacak şubenin güzergâhı henüz belirlenmediğinden bu hattın istikameti daha sonra Şehremaneti ile şirket arasında kararlaştırılacaktır.

Sekizinci madde: Söz konusu hatların teftişi için senede harcanması öngörülmüş olan 300 lira 480 liraya çıkarılacaktır. Bunun 180 lirası Nafıa Nezareti, 300 lirası Şehremaneti'ne ödenecektir.

Dokuzuncu madde: Şirket iş bu mukavelenin onaylanmasından itibaren bir ay zarfında Nezaretçe kabul edilen bir bankaya 5.000 lira kefalet akçesi yatıracaktır.

Onuncu madde: Şirket, iş bu mukavele gereği yapılacak inşaatın icrasına yönelik olarak sermaye tedariki için miktarı Nafıa Nezareti'ne kabul ve tasdik edilmek üzere tahvil veya hisse senedi çıkararak sermayesini arttırabilir.

On birinci madde: İş bu mukavele ile ihale edilen hatların imtiyaz müddeti, onaylanma tarihinden itibaren 50 senedir.

On ikinci madde: Şirket, ahalinin ihtiyacını gidermeye yetecek kadar araba ve yürür aksamı hazırlamaya, gerek duydukça bunların sayılarını arttırmaya ve yolcuların şikâyetine sebep vermeyecek şekilde tramvay arabalarını seyrüseferde bulundurmaya mecburdur. Sabah zevali saat 04.00'dan gece yarısı 01.00'a kadar olan süre dâhilinde olmak üzere Şehremanetince mevsim de dikkate alınarak hazırlanacak tarifelere göre seferlerin yapılması gerekmektedir. Bu saatler dışındaki seferler ihtiyaridir. Bu hususta şirketle Şehremaneti arasında ihtilaf çıkması halinde mesele Nafıa Nezareti'nce çözülecektir.

On üçüncü madde: şirket gerek mevcut hatlarda, gerek iş bu ek mukavele ile imtiyazı verilen hatlar üzerinde eşya nakline mecburdur. Ancak eşya nakliyatı için tahsis olunacak arabaların nerelerden hangi saatlerde hareket ettirileceğine ve bu hususta tatbik edilecek tarifeye ticari şartlar da dikkate alınarak Şehremanetiyle birlikte karar verilecektir.

On dördüncü madde: Şirket iş bu ek mukavele ile ilgili taahhütlerini yerine getirmediği takdirde 19 Ocak 1911 tarihli mukavelenin on sekizinci maddesi gereğince hareket edilecektir.

On beşinci madde: İş bu ek mukavele gereği inşa olunacak hatların civarında hangi mesafede olursa olsun tramvay yapılması için hükümet diğer bir şahıs veya şirkete ruhsat veya imtiyaz vermeye muhtar olup tramvay şirketinin muayyen bir mıntıka dâhilinde hiçbir rüçhan hakkı bulunmamaktadır.

On altıncı madde: Şirket tramvay hatlarında Osmanlı uyrukluları, tercihen askerliğini yapmış bulunanları istihdam edecektir. Bunların Türkçe bilmeleri şarttır.

Ek bir mukavele yapılarak daha önceki mukavelelerdeki eksik noktalar tamamlanırken, tramvay hatlarının yapım çalışmaları da başlamıştı. Bu aşamada en çok sıkıntısı çekilecek konu, yolların genişletilebilmesi için istimlâk yapılması idi.

Gerçekten de birçok sokakta yapılması gereken istimlâkler çalışmaları aksattı ve uzattı. Mesela Şehzadebaşı'nda Ebul Fazıl Mahmud Efendi Medresesi tam tramvay yolunun üzerine denk geldiği için yıkılması gerekiyordu. Fakat bina tarihi eser kapsamında değerlendirildiği için bir türlü yıkılamamıştı. Hatta her iki yönden döşenen raylar binaya gelip dayanmışlardı ve inşaat oradan öteye gitmiyordu. Şehremaneti bu meseleyi çözebilmek amacıyla Evkaf Nezareti'ne birkaç defa başvurarak yıkımın yapılmasını istedi[190]. Netice alınmayınca mesele hükümet tarafından da ele alındı. Sonuçta tarihi kıymeti olan medresenin yıkılmasına ama yıkıntıların muhafaza edilerek medrese binasının başka bir yerde yapılmasına karar verildi. Bunun için Şehremaneti Vakıflara 3.500 lira ödeyecekti[191].

Esas itibariyle sokakları dar olan İstanbul'da yeni tramvay yolu açılması veya mevcut hattın genişletilmesi için yürütülen çabalar bir hayli sürecektir. Özellikle, Karaköy, Sirkeci, Eminönü gibi kalabalığın ve diğer nakil vasıtalarının yoğun olduğu yerlerde bu genişletme çabaları çok sıkıntılı olacaktır. O kadar ki, elektrikli tramvayların işlemeye başladığı 1914 yılından sonra bile hâlâ yolların darlığı ve bazı binaların yıkılması gibi konuların devam ettiği görülecektir.

Tramvay Şişhane yokuşunu çıkarken

190 BOA, DH.İD.no 173/8.
191 BOA, DH.İD. no. 173/8, lef 10.

ATLI TRAMVAYLARIN FAALİYETİNİN SONA ERMESİ

Elektrikli tramvayların çalışmaları sürerken atlı tramvaylar da işlemeye devam ediyordu. Fakat beklenmedik bir gelişme, bir anda atlı tramvayların seferlerinin sona ermesine sebep oldu. O da Balkan Savaşı'nın çıkması ve ordunun beygir ihtiyacının karşılanması için tramvay beygirlerine el konulması idi. Bu durum bir anda İstanbulluları tramvaysız bırakmış, artık gidecekleri yere yaya olarak gitmek zorunda kalmışlardı.

Esas itibariyle daha 1909 yılında bir nizamname çıkarılarak, ihtiyaç halinde kullanılmak üzere İstanbul'da mevcut nakil vasıtalarının miktarı ile tramvay şirketinin elindeki beygir sayısının tespit edilmesi sağlanmıştı.

Tramvay beygirleri bir savaş çıkması durumunda büyük topların ve ağır silahların sevkiyatında kullanılacaktı[192].

Bu nizamname çıktıktan 2 yıl sonra önce İtalya ile Trablusgarp Savaşı meydana geldi. Hemen akabinde ise 8 Ekim 1912 tarihi itibariyle Osmanlı Devleti ile Bulgaristan, Sırbistan ve Yunanistan arasında Balkan Savaşı çıktı[193]. İşte Balkan Savaşı'nın çıkışı İstanbul'daki atlı tramvayların sonu oldu. Şirkete ait bütün atlara ordu tarafından el konuldu ve 25 Ekim 1912 tarihinden itibaren atlı tramvayların seferleri sona erdi[194]. Artık bir daha İstanbul'da atlı tramvayların sesi işitilmeyecekti. İstanbullular da yaya kalmışlardı.

Atlı tramvayların işlediği bazı yıllarda tramvay şirketinin gelir gider dengesi şöyle gerçekleşmişti [195]:

YILLAR	HÂSILAT (Osmanlı Lirası)	NET HÂSILAT (Osmanlı Lirası)
1891	62.242	12.638
1892	64.725	10.648
1893	60.809	9.379
1894	67.901	14.854
1895	73.583	18.240
1896	64.074	12.374
1897	59.473	9.090
1898	63.484	2.456
1899	69.438	6.403
1900	74.528	14.161
1901	72.315	10.474
1902	70.213	11.968
1903	69.886	12.050
1904	71.999	14.557
1905	72.688	14.489
1906	74.140	13.493
1907	72.692	8.529

192 BOA, DH MUİ, no. 108-1 14
193 İsmail Hami Danişmend, İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi, İstanbul 1972, s. 388.
194 La Gazette Financiere, 7 Avril 1914.
195 İ. Pech, Manuel des Societes Anonymes Fonctionnant en Turquie, 4eme edition, Constantinople 1908, s.207.

ATLI TRAMVAYLARLA İLGİLİ YAZILANLAR: DÖNEMİ YAŞAYANLARDAN ATLI TRAMVAY İZLENİMLERİ

Atlı tramvaylar İstanbul toplum hayatında önemli bir işlev gördüler ve giderek toplumun vazgeçilmez ulaşım aracı haline geldiler. Tramvaylar insanların birbirleriyle karşı karşıya geldiği, sohbet ettiği, gözlem yaptığı ve bu arada gideceği yere vardığı ulaşım araçları olmuşlardı. Tramvay yolcuları sıradan insanlar olabildiği gibi, dönemin önde gelen yazarları da olabiliyordu. Bunlar yolculuk yapmanın ötesinde, bir takım gözlemler yaparak bu gözlemlerini bilahare aktarmışlardır.
Mesela Ercüment Ekrem Talu *"Atlı Tramvayda Nasıl Yolculuk Yapılırdı"* başlıklı yazısında, dönemin tramvaylarını şöyle anlatıyor:

"Ben kendimi bilmeye başladığım tarihte İstanbul tramvayları mevcut idi. İkinci mevki yeşil, birincisi sarı boyalı, tenekeden yapılmış hissini veren arabaları düz yolda bir, yokuşlarda iki beygir çekerdi. O atlı tramvayların sürücülüğü, bugünkü elektrikli arabaların vatmanlığından zordu gibime geliyor.

Zira o arabaların fren tertibatı pek iptidai olduğu gibi, biçare atların takatten kesilmesi şimdiki cereyan kesilmesinden çok daha tehlikeli idi. Düz yolda ne ise ne! Fakat yokuşta araba geri geri gider, yoldan çıkar, çarpılır, devrilme tehlikesi gösterirdi. İniş aşağı ise vaziyet daha müthiş olur, baş döndürücü bir hızla giden arabanın içinde korkuya kapılan yolcular hep birden kapıya hücum eder, kendilerini yere atarlardı.

Bir defasında Şişhane yokuşunda atların durmadan sırtlarına inen kırbaç darbelerine isyan ederek birden bire yana sıçramalarından devrilen yeşil arabanın içinde ben de vardım. Lakin Allah korumuş, hiçbir yolcunun burnu kanamamıştı.
Eski tramvayların yolcuları karşılıklı iki peykenin üzerinde otururlardı. Ayakta duran hemen hemen olmaz, olsa da iki üç kişiden ibaret kalırdı.
İçeride, sürücünün tarafında, ortası kirli bir perde, yanları ise tahta kepenklerle ayrılmış, kadınlara mahsus bölme vardı.

Yolculuk biraz uzun sürerdi. Ucuzdu. En pahalı bilet, aklımda kaldığına göre 60 para idi. Ama o zamanlar, 60 paranın bir ifadesi vardı. Bununla bir buçuk okka ekmek veya bir okka zeytin, üç okka soğan, altı okka mangal kömürü, altı tane timsah marka kurşun kalem, altı tane gazete, on iki bardak su, bir paket (tatlısert) tütün, on tanelik küçük paket Bafra sigarası ile bir kutu da kibrit alınır, üç defa fes kalıplanır, altı defa kundura boyatılırdı.

Onun içindi ki, çarşının en kalantor esnafı bile -idmandır diye- mesela ta Pangaltı'dan Kapalıçarşı'ya kadar yaya gitmeyi tercih ederler, ellerinde birer küçük "ebe çantası", ikişer üçer sokaklara dökülürlerdi. Tramvaylar da hemen hemen boş gidip gelirdi.

Tramvaylarımızın bugünkü kalabalığına başka sebep arayanlara ben gülüyorum. Eski 60 parayı harcamaktansa taban tepmeyi göze alan esnaf takımı, küçük memur ve müstahdem kısmı bugünkü 15 kuruşa değer vermediği içindir ki, tramvaya hücum ediyor. Paranın yeniden kıymetlendiği gün, tramvay idaresi tellal çağırtsa arabalarına binecek yolcu bulamayacaktır.

Tramvay şirketinin o zamanki müdürü Perdikaris ne adamdı! İkide bir işe yaramaz hale gelenlerin yerine Macaristan'dan getirtilen katana beygirlerin en gürbüz, en yakışıklı bir çiftini koşturduğu binek arabasının içinde Beyoğlu Caddesi'nden öyle çalımla bir geçişi vardı ki, halk yaya kaldırımda durup hayran hayran seyrine bakardı.

O tramvaylara at dayandırmak hakikaten bir mesele idi. O canım katanalar gelir, koşulur... Bir müddet bakmakla doyulmaz. Derken zayıfladıkça zayıflar, kalça kemikleri sivrilir, koşumların değdiği yerler yara, sırtları kırbaç darbelerinden yol yol olur, göğüsleri tıkanır, kuyrukları düşer. O vakit satılığa çıkarılır ve kım bilir hangi seyyar soğancının küfelerini taşır, hangi bostanın dolabını çevirirler.

Sokaklar dar mı, dar. Sağlı sollu dizili binalarda hiza denilen bir şey yok. Hepsi de girintili çıkıntılı, gelişi güzel yapılmış. Yaya kaldırımlar bazı yerlerde, geçit vermeyecek derecede dar. Herhangi bir çıkıntının ardından ansızın bir çıktı mı, arabayı durdurmak güç, hatta imkânsız.

Onu için, şirket "vardacı"lar kullanır, ellerinde boru, öttüre öttüre, vardacı arabanın önü sıra koşar, kalabalığı dağıtır, savar. Ta geniş bir yere, selamete çıkarıncaya kadar.

Yol üstünde eğreti ahırlar vardır. Tramvay bir yokuş başlangıcına gelir gelmez, o ahırların önünde bekleyen seyis yedek bir bir tek veya çift yokuşun dikliğine göre hayvan getirir, koşar. Kendi de sürücünün yanına biner, düzlüğe çıkar çıkmaz da atları tekrar çözer, gerisin geri ahıra getirir.

Bu ahırlardan biri Alemdar Caddesi'nde, Topkapı Sarayı'nın duvarları önünde, iki kale burcunun ara yerinde idi. Gelip geçerken görüyorum: Koşum çengelleri hâlâ duvarda çakılı duruyor. Eski günlerin bir hatırası.

Tramvay şebekesi o zamanlar, hatırımda kaldığına göre, Beyoğlu'nda Şişli'den Galata'ya kadar, İstanbul cihetinde de Eminönü'nden Aksaray'a kadar uzanırdı.

Köprüden tramvay geçmezdi. Galatasaray'la Tünel arasındaki yol da gayet dar olduğundan bu hat da yoktu.
Galata'dan Beşıktaş'a giden hat üzerinde işleyen arabalar iki katlı idi. Bunların üst katında Galata evlerinin içlerine baka baka seyahat etmek ömür olurdu.

Tek katlı arabaların bu aynı hat üzerinde Azapkapısı'na kadar galiba uzandıklarını hatırlıyorum.

İstanbul'un, bahsettiğim o eski tramvaylarının halini rahmetli Borazan Tevfik'in ağzından dinlemeli ıdı. Aksaray'dan kaldırdığı bir arabayı ta Eminönü'ne kadar getirir, sürücüsüyle, vardacısıyla, kadın, erkek yolcuları ile öyle karikaturleştirirdi ki, insanın gülmeden gözleri yaşarırdı"[196].

196 Ercüment Ekrem Talu, "Atlı Tramvay Devrinde Nasıl Yolculuk Edilirdi?", Tarih ve Edebiyat Mecmuası, yıl 1978, sayı 12, s.22-25.

Ahmet Rasim'in atlı tramvaylarla ilgili gözlemleri ise şöyle:

"Bundan evvelki tramvaylar ne kadar ıyıydı! Yerine göre yavaşlayıp dururlar, yerine göre hızlanıp acele ederlerdi. Kimi dört atlı olurlar, insana gurur ve haşmet diye bir şeyler gelir; kimi yokuşun ortasında dururlar, aklımıza ikbal ve saadet basamaklarının yarısında kala kalmanın ne kadar acı olacağı gelirdi. Hele freni kaptırıp da yokuş aşağı alabildiğine kaydığı zamanlarda, binenlerde sebep olduğu baş dönmeleri, yürek oynamaları, kadın çığlıkları, çocuk haykırmaları, hatta erkeklerin bağrışmaları ile bir arada köpek havlamaları, dışarıdakilerin:

-Makinayı çalıştır!

-Dizginleri çek, be herif!

-Atlama! Parçalanırsın!

-Eyvah! Paramparça oldular!

Feryatlarıyla el ayak sallayıp tepinmeleri arasında koca arabanın zıp! diye durması, ertesi gün gazetelerin olanı yazmaları üzerine, saf kimselerden bazılarının:

-Bizimki dün sokağa çıkmıştı, sakın içinde bulunmasın! Yollu acınarak bir daha vermemeye and etmeleri de ne kadar gönül yakıcı idi!... Düz yerlerde giderken sözü edilen taşıtların geri kaldıkça içindekileri basan rekabet utancı, duraklarda dakikalarca bekledikçe geç kalmış olanların tutuldukları sıkıntı, sürücülerin öttürdükleri borulardan dalgın yürüyenlere gelen silkinme, yağmurlu havalarda beygir ayaklarından, tekerlek altlarından fırlayan çamurların yol açtığı zifos alayları, bütün bunlar, bu haller, bu duygular, zamanın da değişiklikleri içinde yok olup gitti.

Henüz yolda, yolunda, yolunca yürüyemediğimizi, her iniş yokuşlarda hatırlatan, kimi eli bayraklı, kimi borulu, kimi köşklü taslağı, pırpırı kıyafet vardacılar, şehrin görünüşüne az mı güzellik katarlardı

Ölü Kurban Oseb'in İştayn'dan yeni aldığı elbisenin ortaya yaydığı ot kokusuna açlık yüzünden dayanamayıp saldıran beygirlerin o gözlerindeki can çekişen parıltılar, bel ve sırtlarındaki o bır deri, bir kemik gösteriş, sağrılarında, kuskunlarında görülen o düşüklükler, arabayı çekerlerken oklava gibi kabaran o pörsük adalelerin görünüşleri, iple bağlı dizginler, hayvanların başlarına dekolte süsü veren başlıklar, şimdi hayal oldu kaldı.

Sürücüler içinde, öyle usta kamçı şaklatanlar vardı ki, acemi polisleri:

-Rüvelver atıldı! diye dört döndürürlerdi. O devirde ise rüvelver atmak tehlikeli bir cüret, fakat saray adamlarına vergi bir mürüvvetti.

O zamanlar basın dilinde, konuşmalar sırasında, yavaşlığa ve tembelliğe iki şey örnek olarak verilirdi. Karada tramvaylar, denizde Eyüp vapurları.

Hayal, Çaylak, Karagöz gibi mizah dergileri tevarüd benzeri olarak, her hangi bir sayılarında bunlardan söz edecek olsalar, arabacı veya kaptanın:

-Sakallı, çekil!

-Kayıkçı, sağını al!

diye korku ile attığı naralara,

-Yetiş de çiğne! diye verdikleri alaylı cevabı karşılık tutarlardı.

Vakit olurdu ki, gözleri yaşarmış, zembili omzunda bir çarşılının yanındaki ile:

-Bizim evin önünde Karabaş yok mu, hani sen seversin…

-Ey!...

-Dün tramvay çenesini ikiye biçmesin mi?

-Deme! Sonra?

-Sonra, zavallı hayvan, bağıra bağıra gitti!

-Vah! Vah!... O kadar acıdım ki… Konuşmasına canlar dayanmazdı. Rahmetli Muhsin, Beşiktaş tramvaylarını gördükçe:

-Ekmek kadayıfının iki katlısına aklım eriyor da, tramvayların iki katlısına bir türlü ermiyor! derdi.

"Evet bunlar, taşıtların herkesin rahat etmesine yaradığını her yönden meydana koyan ornekleriydi. Şimdiler öyle mi, ya! İnsan biner binmez nefes alamıyor. Onlarda ise uzun sure oturur, dinlenir, duraklarda su, hatta eli çabuksa sahlep, şerbet gibi şeyler içer, rahat rahat sigarasını yapar, kolunu pencere kenarına dayar, dumanını savurur, çıkın içinde peynir, ekmek, üzüm mü, lakerda mı, simit mi, Allah ne verdiyse yer, hele Topkapı, Samatya tarafına gidilecekse, vaktine gore yarım bir saat uyku kestirir, adeta bir gezeryuva içinde gidip gelirdi. Hatırda kaldıgına gore, yalnız nargile içilmez, Karakoy Koprusu geçilmezdi"

Evet bunlar, taşıtların, herkesin rahat etmesine yaradığını her yönden meydana koyan örnekleriydi. Şimdiler öyle mi, ya! İnsan biner binmez nefes alamıyor. Onlarda ise uzun süre oturur, dinlenir, duraklarda su, hatta eli çabuksa sahlep, şerbet gibi şeyler içer, rahat rahat sıgarasını yapar, kolunu pencere kenarına dayar, dumanını savurur, çıkın içinde peynir, ekmek, üzüm mü, lakerda mı, simit mi, Allah ne verdiyse yer, hele Topkapı, Samatya tarafına gidilecekse, vaktine göre yarım, bir saat uyku kestirir, adeta bir gezeryuva içinde gidip gelirdi. Hatırda kaldığına göre, yalnız nargile içilmez, Karaköy Köprüsü geçilmezdi"[197].

Ahmet Rasim bir başka yazısında, atlı tramvaylarda insanların hareket tarzlarından, yaşananlardan söz ediyor:

"Vapur ikimizi de Köprü'ye getirip boşalttı…. Annem dedi ki:

-Şurdan tramvaya biner, Beyazıt'ta ineriz. Sen defter kalem alacağım, diyordun… Onları da alırız… Olmaz mı?

-Olur, annecığım!

Dünyada olmayan ne var? Neler oldu, neler oldu! Ne işler çıktı, ne şekiller peyda oldu! Ne haller oldu! Neler, neler oldu!

Tramvaya geldik ki, bomboş! Oh! Ana oğul bindik. O kadınlar tarafına geçti. Yine aramızda bir engel hâsıl oldu… Fakat. Ne hükmü var? Gönüller bir olsun! Engel var amma yan yana oturuyorduk! O benimle yine konuşuyordu. Halazadem, hani ya şu ağabeyim için diyordu ki:

-O, artık çapkın olmuş! Ben seni artık halana yollamam! Sen de gitme!

-Peki, anneciğim!

Peki amma… Anber ne olacak? Anber'e de gıtmeyecek miyim? Haydi, halama gitmemeyim! İnşallah, öbür izinde Cuma günü sabahleyin erken soluğu Kadıköy'de alırım… O zaten her zaman pencere önünde otururmuş! Göze de yasak yok ya!

---

197 Ahmet Rasim, Eşkal-i Zaman, hazırlayan Orhan Şaik Gökyay, İstanbul 1969, s. 3-7.

Neden sonra tramvaycı geldi. Artık kalkacağız. Ardı sıra benim bulunduğum kompartımandan da iki kadın geçti, validenin tarafına gittiler! Biri yaşmaklı, diğeri çarşaflıydı.

Yaşmak değil, açılır kapanır bir fanus... kaşları, gözleri, burnu, ağzı... daha... minimini kulakları...yan zülüfleri... tamamen görünüyordu. Beyaz mı beyaz! Ne güzel bir sima! Herhalde, tramvay da dar ki, geçerken bacağı dizime çarpar gibi oldu... Öyle oldu amma! Dizim acımadı. Öyle yumuşak bir temas ki, onun bir dizi, hatta baldırı filan olduğu hatırıma geldi. Evet. Geldi ama ta canıma kadar nüfuz eden Tefarik kokusundan henüz mahiyetini tayin edemeyeceğim bir surette zedelenir gibi oldum. O anda öyle istedim ki, iki dizini kaldırsın, kaldırsın benim dizlerime vursun!

Ne oluyordum? Bir gün içinde değişmiştim! Ben üç, dört sene evvel de her ızın zamanı evde kadınlarla yan yana otururdum. Böyle olmazdım! Dünden beri saniye tecavüz etmedi, bana bir hal oluyor! Acaba Tefarikten mi? Sonradan öğrendiğimize göre kuvvetli kokular başağrısı, mide bulantısı verirmiş! Koku mu? İşte bunu Anber'den duymamıştım! Yoksa onunki hafif miydı? Olur a kolonya sürmüştür! O zaman da kolonya yoktu.

Evet, yaşmağın altından gördüm. Onun da kaşı rastıklı, gözleri sürmeli, dudakları da aldı... Karşılaştırınca tıpkı Anber'di. Desenize ha Anber, ha Tefarik... Bir şeyin asıl manası bılınmezse zihin ne hükmederse o, o'dur. Mesele niyettedir vesselam!

Tramvaycı üç defa boruyu öttürdü. Bir kamçı şaklattı, bir de:

-Deh!

Diye bağırdı. Kalktık. Fakat. İşte bir fakat daha! Benim gözüm içeride, annemin tarafında kaldı. O anda anladım ki, annemin tarafıyla benim tarafımda kalın bir engel varmış! Çünkü annemi fikren görebiliyor, Tefarik'i göremiyordum! Demek ki engel var...

O ağır araba tekerleklerinın gürültüsü, hayvanların nal şakırtısı ile yürüyordu. Ben bu velvele arasından edebiyat-ı cedidemizin kırıla kırıla icad ettiği "billûrî" bir ses duyuyordum.

Galiba dizım de sakat olmuştu! Bana titriyor gibi geliyordu. Acaba o temastan bir hastalık mı kapmıştım? Az kaldı, biletçinin yüzüne:

-Deminden beri neredesin, be herif?

dıye bağıracaktım... Bılet kesmek için o tarafa girer girmez perde açık kalmasın mı? O da ta karşıma tesadüf etmiş olmasın mı? Vaşşşş! Aman Allah! Aferin bıletçi! Yaşmağı da sıyırmış! Yüz, göz tabak gibi aşikâr. Emin olun ki, dizindeki o temas noktası derhal sızladı. Acısı içime vurdu!
Mektepte arkadaşlardan birinden bir şarkı geçmiştik, o neydi? Ha...Ha...

Ey afet-i can kanıma girme elemim var

Garip hıcaz! Demek, bu şarkının manası bu işlerden biri olacak! Aman! Biletçi bıraz daha dur! Nasıl da bakıyor? Bizim valide böyle bakmaz! Gözleri ne kadar... parlak! Parlak mı ya! Buna parlak denilemeyecek! Aman be! Tabir bulmaya vaktim mi var? Melun biletçi! İşini niye böyle çabuk bitirdin?

Gördün mü yaptığını? Benim işim bitti!
Tramvay Beyazıt mevkiinde durdu. Durdu ama... O zamanın tramvayları, bu zamanın tramvayları gıbı durduğu yerde fink atmaz, zırt zırt, çak çak gitmezlerdi. Ağır, temkinli, oturaklı arabalardı! Yalnız arada bir boru öttürürlerdi!

Annem perdeyi kaldırarak:
-Haydi inelim, Rasim.
Dedikten sonra ancak yerimden kalkabildim. Ötekiler inmişler, feracelisi, hani ya o, önde, çarşaf ardarda yürüyorlardı. Biz de indik"[198].

Hüseyin Rahmi Gürpınar, "Şıpsevdi" adlı romanında atlı tramvaylardan şöyle söz etmekteydi:

"Arabacı üç beş dostuyla bir iki söz edip birkaç sinek yutuncaya kadar, hareket etme nöbeti gelir. O kirli kahvenin içilme süresi, bu adam için, tramvay ispirliği gibi kuvvet tüketen bir işin bitmez tükenmez seferleri arasında nasıl gönül okşayıcı bir ara meydana getirir, bilseniz!

Zavallı ayağa kalkar, dirseklerini kırıp kollarını uzatarak bır-iki gerinir. O kısa dinlenme ve acı kahveyle yeni bir seferin güçlüklerine göğüs gerebilmek için gerekli kuvveti kazanır. Ağır, bir bakıma gururlu adımlarla yürür, kendi yerine çıkar. Boynundaki borusunu düzeltir. Kırbacını yoklar. Terbiyeleri eline alır. Kulağı kondüktörün çalacağı düdüktedir. O koca oda kadar araba, öndeki dört hayvanın gayreti, o adamın himmetli kırbaçlarıyla, o yokuşları çıkıp inecektir. Bu beş yaratık, birbirleriyle öylesine kaynaşmıştır ki, aralarında özel sesler ve işaretlerden yapılma bir çeşit dil oluşmuştur. Gereğinde kamçının o şakırtılı ucu, sanatlı ve etkili cümleler söyler. Dikkat edilse, hayvanların da tıpkı arabacı gibi, hareket için öttürülecek düdük sesini bekleyerek kulak kabarttıkları görülür.

Düdük ötünce, beşi birden, gayretle göreve girişirler. Geçim derdi o adamı bu hayvanların gördüğü işin başına geçirmiş. Biri sürecek, ötekiler çekecekler. Kaderin hikmeti, bunları işte ortak etmiş, İspir, yaşamak, belki birkaç çocuğunu da yaşatmak için, kırbacı eline almış, o esirliğe mahkûm hayvanları yürütüyor. Ekmek parası sağlamaya çalışıyor. Düdük ötünce bunun yürümeyi emrettiğini, beşi de bılıyorlar. Ama beygirler, gezgin bir eve benzeyen o koca arabayı akşama kadar belli bir yere niçin getirip götürdüklerini biliyorlar mı? Bu hayvanları bırakalım da kendimizi düşünelim, başlangıcından sonuna kadar şu yaşama güçlüğünü niçin çektiğimizi biz biliyor muyuz? Varlığımızı, yokluğumuzu baştan aşağı kuşatan yaratılışın, çözümlenmesi güç sırlarından, hangi birini çözebiliyoruz? Katlanma derecemizi sormaksızın bizi beladan belaya götüren kaderi, İspire; zayıf sırtımızdaki hayat yükünü tramvaya benzetirsek, bizim de o hayvanlardan hiç farkımız kalmaz.

İnsanlar bir düşkünlüğe, bir üzüntüye uğradıkları vakit, olanca öfkelerini kendilerinden aşağı durumda bulunan zayıf kimselerden çıkarmak, güçleri erdiği yaratıkları o kızgınlık ve düşmanlıkla insafsızca ezmek yaratılışındadırlar.

---

198 Ahmet Rasim, Dünkü İstanbul'da Hovardalık, İstanbul 1992, İkinci baskı, s. 32-35.

İspirin dişi, başı ağrıdığı, bir şeye canı sıkıldığı, duyguca ve maddece acı günler, kaderine karşı kızgınlığını, beygırlerden çıkarmak ister, o gün kamçıyı fazla vurur. Zavallı hayvanlar, çekme görevlerini her günkü gayretle yapmaya çalıştıkları halde, o gün dayağı niçin fazla yediklerinin nedenini anlayamazlar. Akıl ve anlayışça kendi aşağısında gördüğü bazı kimselerin nasıl olup da, talihin izniyle geçim genliğine eriştiklerinin nedenini de, İspir anlayamaz.

İspir, bu beş on dakikalık dinlenme duruşuna kavuşmaktan gene de mutludur. Zavallı biletçi için, hiç nefes alacak vakit yoktur. O, biçare, tramvay durunca doğru idare şubesine, hesap memurunun karşısına gider. Bu hesap, ahret hesabından daha güçtür. Çünkü ahret hesabı ne kadar ince olursa olsun, bir tek defa sorulacaktır. Bu, her gün, hem de tekrar tekrar sorulur. Çantada bulunan para, satılan biletlerin sayısıyla karşılaştırılacak.

Bu ince hesap, kontrol memurlarının cetvele al, mor, kısacası renk-renk kalemlerle teftişi gösteren işaretlerine uygun düşecek. Çıkacak noksanı keseden ödemekten başka çare yok.

İspır, yalnız idare ettiği hayvanlara meram anlatacak. Zavallı biletçi, her seferde sayısını kestırmek kabil olmayan garip tabiatlı, meram anlamaz birçok adamlara söz dinletecek, nefes tüketecek.

İspir kahvesini içmekle, biletçi hesabını vermekle uğraşırlarken, hayvanların sidiğinden meydana gelen gölcüklerden uçan ağır kokuların, sineklerin içinde, güneşin altında dinleniyor gibi duran tramvaya, tek-tük müşteri binmeye başladı"[199].

Halit Ziya Uşaklıgil, "Kırk Para" başlıklı öyküsünde, birinci mevki tramvaya binemeyen fakir bır ailenin çocuğunun duyduğu derin ıstırabı anlatır:

"…. Atlı tramvay bekliyorlardı. Çocuğun onları çekmek isteyişinden, ikisinin de yüzüne bakarak tezlikle haber verişinden anladım ki, bir tramvay geliyor. Evet, geliyordu, ama ta uzaktan arabacı başıyla belitti: Yer yok!
Geçti ve o zaman çocuğun acıyla başını yine onlara ayrı ayrı kaldırarak bir şey sorduğunu gördüm. Babası, gülerek karşılık verdi. Artık merakını, arabanın böyle geçmiş olmasının gizli nedenini çözümledikten sonra, yine beklemeye karar vermiş gibi durdu. Ellerini kurtarmaya çalışarak eğiliyor; gelecek öteki atlı tramvayı bir an önce görmek için gözleriyle sabırsızca yola bakıyordu.

Bu arabalardan birine binmek, onun için her zaman elde edilemeyen bir oyun, dönme dolaba binmeye benzer bir bayramdı. Bu; içi içine sığmayarak, bütün arabalar böyle durmadan akıp gidecekmişçesine, kaygılı gözleriyle yolu denetlemesinden anlaşılıyordu.
Bır aralık ellerini kurtardı. Dizlerine vurarak çılgıncasına bir sevinçle tepindi, bağırdı: Bir atlı tramvay daha geliyordu! Onlar, ellerinden yine yakaladılar. Yalnız biri tutmakla yetinmiyor, ikisi de beraber tutuyorlardı.

O, yine tepiniyor, yer yer ikisine de bakarak bir şeyler söylüyor; onların da kendisi gibi sevinmediklerine şaşarak, babasını gülümseten bir maskaralıkla gevezeleniyordu.

199 Hüseyin Rahmi Gürpınar, Şıpsevdi, s. 24-26.

Evet, araba geliyor; işte yaklaştı, şimdi duracak...

Küçük adam, sen de bu arabaya bineceksın.. Bunda yer var, neredeyse boş gibi.. İstediğin penceresine tırmanacaksın. Sokağa bakarak, hızla geçen görünümlerden sersemleşerek, kendine göre bir şarkı tutturacaksın. Elini uzatarak, birer birer kaçan dükkânları yakalamak için avuçlarını açıp kapayarak, arabanın sarsıntısıyla yarı uykuda, yarı uyanık gideceksin.

İşte, atlı tramvay duruyor!..

Araba durdu. O, elleriyle ikisini de sürüklüyor, çabuk çabuk, bu da ötekiler gibi kaçmadan önce, binmeye çalışıyordu. Ama şimdi arabacı, yandan sarkarak, babasına bir şey söylüyordu. Karı-koca, kararsızdılar. Çocuk, aralarında kaygılı bakışlarla bakınıyor, ağlamaya hazır görünüyordu.

Sonra onların geri çekilerek yine eski bekleme yerine dikildiklerini, atlı tramvayın yeniden yürümeye başlarken, arkasından çocuğun ağzı yarı açık, anlamayan gözleriyle baktığını, kendilerini orada bırakıp hızla uzaklaşan bu arabayı derin bir özlemle izlediğini gördüm. O zaman anladım ki bu; kırmızı arabalardan biriydi.

Çocuk; acıyla, yalancı bir umut gibi uzaklaşarak giden bu arabayı gözden yitirinceye dek uzun uzun baktıktan sonra, başını babasına doğru kaldırarak sordu.

Bu kez, kuşkusuz yer yokluğundan söz edilemedi. Kim bilir, ne karşılık verdi, baba? Belki, gerçeği söyledi: "Birinci mevki" imiş de...
Çocuk, başını indirdi; bu karşılığa inanmış görünmüyordu. Yine yola bakınarak bekledi. Ama, artık görünüşünde bir uyuşukluk vardı.

Zavallı, yoksul işçi çocuğu! Babanın verdiği karşılığı anlamadın, bu arabaya niçin binilmediğini öğrenemedin, değil mi?

Anlıyorum ki, "Birinci Mevki"nin; kırk para fazla verebilecek ana babalara özgü bir seçkin araba demek olduğunu mini mini kafan almadı...
Kırk para!...

Bu kırk parayı, şimdi şu dakikada gözden çıkaramamakla; senin fıkır fıkır bir su gibi kaynayan sevincine birden iri bir buz parçası atmış gibi oldular. Bilir misin, bu zorunluluk onların kalbinden bir küçük ateş seli gibi, nasıl yıkıcı bir yol açarak geçti?

Bu kırk para, yaşamın sonsuz bir yoksunluk nedenidir. Bunu bilmezsin, değil mi?

Oysa, o kırk para için sana neler ulaşamadı! Hepsini yargılamana kabul ettirebilecek yalan özürlerle süsleyerek seni güzel şekerlerden, ne hoş meyvelerden, ne görülmemiş oyuncaklardan yoksun bıraktılar!

Bu şeyleri senden esirgedikçe, geri çevirmeye zorunlu kaldıkça; sen ya ağlayarak, ya gösterilen nedenleri kabul etmiş görünerek, ama inandırılmamış bir istekle onların yüzüne baktıkça, onlarda da nasıl ağlamak duyguları uyandığını anlamazdın. Daha anlamıyorsun; işte şimdi onların gözyaşları kalplerine akarken, anlamıyorsun. Ama, mini mini yargılaman, "Bir şey var, anladığımı sanıyorum, fakat nedir?" diyor... Bu, nedir, bilir misin? Kırk para!.

Bu kırk para, bilir misin ki, senin hep yaşamında dolaşacak, her adımına ilişecek, her fırsatta önüne çıkacak... Bu küçük yuvarlak şey, gözünde büyüye büyüye korkunç bir yığın gibi seni çekecek; gözlerini kamaştıracak... Gözlerin ona dikilmiş, ilerleyeceksin... Onu tutmak, bu bir güneş parıltısıyla seni çağıran şeyi yakalamak isteyeceksin. Ama, gözlerin onunla oyalanırken ayağın kayacak, gölgesi bile elinde kalmayarak, yalnız bir boşluğa avuçlarında sıkarak; orada kalacaksın.....

Bu kez, gelen arabada yer buldular. Çocukta tüm sevinç yeniden canlandı. Anne ve babasının yardımını beklemeden tırmandı, çıktı. İki yanına yalpa vurarak, arkasından onların geldiğini görmek için başını çevirerek, ilerledi; koşarak oturulacak yerlerden birinin üzerine çıktı.

Soluk mavi ceketinin kollarını pencereden çıkardığını, yüzünde genişleyen bir gülümsemeyle zevkten kendinden geçmişçesine baktığını gördüm.

Sonra atlı tramvay uzaklaşırken gözleri, bakışımın çekimine kapılarak, bana çevrildi. Bir saniye içinde uzaktan, bu bakışın rastlantısıyla oluşan bir dostlukla bana elini sallayarak, gülerek bir selam gönderdi. Ben de hafifçe, bu çocuk selamına karşılık vermekten geri kalmayarak, elimi salladım ve buna, en temiz heyecanıyla şu dileği ekledim:

"Evet, mini mini mutlu habersiz! İsterim ki sen, tüm arkadaşlarınla birlikte, o küçük adamcıklarla beraber, hep böyle gülünüz. Hep böyle sevinçli ve mutlu, sokaklara hülyalı bir pencereden bakarak, şarkı söyleyerek; yarı uykuda, yarı uyanık mutlu bir bilmezlik içinde geçiniz... Onun, kırk paranın gizli acı nedenini -olabilirse- hiçbir zaman duymayınız"[200].

Sermet Muhtar Alus, yaşadığı dönemin atlı tramvayları ile ilgili gözlemlerini şöyle aktarır:

"O vaktin atlı tramvayları üç kısımda. İstanbul yakasındakiler, Beşiktaş'ınkiler, Beyoğlu'nunkiler.

Hepsi de sıska, bir deri bir kemik, sakağılı, yeltutan, tökezleyen beygirler çeker, kamçı yetiştirmekten kolu kanadı bitik seyisler sürerlerdi.

Hızı kalmayıp kıra salınmışlardan değiller. Arada bir Macaristan'ı boylayan müteahhidince seçilme, içlerinden bazıları paşalar, beyler tarafından alınan endamlı, cüsseli hayvancağızlar. Bu hali pürmelâlleri bakımsızlıktan. Açlıktan gelip geçenlerin bile elbiselerini hartadan kaparlardı.

Arabaların ortasında, müşterilerin oturduğu yerin arkasında, otomobil direksiyonlarının küçüğü ve ufkusi bir çarh vardı. Arabacının eli altındaki fren gevşek gelir veya bozulursa hemen sapından tutup fır fır çevirdin mi tekerlekleri durduruverirdi.

200 Halit Ziya Uşaklıgil, Bir Yazın Tarihi, İstanbul 1974 ; Gülersoy .a.g.e. s. 132.

İstanbul ciheti tramvayları ötekilerden biraz daha genişçe hatlı, yayvan ve oturaklıydı. Başlangıç noktaları Eminönü'nde köprü tahsildar barakasının bitişiği. Gene şimdiki gibi Sirkeci, Hamidiye Türbesi, Soğukçeşme, Salkımsöğüt yoluyla yokuşa vururlardı.

Mahut Alay Köşkü'nün altındaki ahırlardan patlıcana dört değnek sokulmuşa benzeyen iki yedek beygir daha takılır, avucuna tükürüğü basıp üç kulaç kırbaca yapışan tramvay güdücü, şark şurk şark şurk bayırı tutar, eklenen kamer taylar Ayasofya'da çıkarılıp gerisin geri edilirdi.

Bu kamçı sallayışların cilvesine uğrayan uğrayana:

Kalıplı fesleri toza, çamura yuvarlananlar; peçeleri, gogoruklu başları bozulanlar; ensesine suratına yiyip uğunanlar. Daha beteri de mevcut.

Pek eski ahbaplardan Tahire Hanımın kızı denilen kadıncağız Salkımsöğüd'deki telgrafhaneden taşrada bulunan damadına telgraf çektirip çıkmış. Tıpış tıpış Nakilbent'teki evine dönerken haydi gözünün bebeğine bir kırbaç. Misafirdi, filandı derken dağlara taşlara tek gözlü kalmıştı.

Tramvay, Sultanahmet'teki Belediye bahçesini geçtikten sonra, gene şimdiki minval üzere Beyazıt'a varırdı. Şehzadebaşı, Fatih, Edirnekapısı yok; Koska'dan doğru Aksaray.

Hat gene ikiye ayrık: Sağ Topkapı'ya, sol Yedikule'ye (Eminönü'nden Aksaray'a, Aksaray'dan da nihayete birinci mevki 60, ikinci mevki 40 para)

Karşıyaka'da da Azapkapısı'ndan Ortaköy ve Karaköy'den Şişhane Karakolu, Kabristan Caddesi, Galatasaray ve Taksim güzergâhıyla Şişli'yi tutan iki yol vardı. Tünel meydanından ötesini arama.

Bugün hiç mevcut olamayan şey, Beşiktaş tramvayları denilen alttakilerin iki katlı, yani Frenkçe tabirle Emperyal olması idi.

Arkada, binilecek yerde dönemeç bir merdiven. Yukarısı güneşe, yağmura karşı örtülü, havadar, kuş bakışı da nezaretli ama oraya çıkınca gözü peklık, safrası kabarmazlık şart. Hep Yıldız Sarayı'nın ikinci fırkasına mensup, Sultan Hamid'in zuhaf ve Arnavud neferleri, beş para vermeksizin, beleşine dolarlardı.

Dediğim gibi bu taraf tramvayları daha dar olduğundan müşterileri büsbütün omuz omuza, diz dize, burun buruna.

Tramvaya binmek kibarlarca avam harcı ve ayıp sayılırdı.

-Çeyreği, yedi buçuğu verip, bir arabaya yaslanarak ayak ayak üstüne atamıyor mu? Ne cimri şey!.. derlerdi.

O devir tramvaylarının düdüklü vardacıları da meşhurdu. Sirkeci, Beyazıt'daki Merkez Kıraathane'nin önü, Aksaray Karakolu; karşıda da Voyvoda Yokuşu, Cadde-i Kebir'in dört yol ağzı, Taksim Çeşmesi gibi kalabalık yerlerde yalınayak, başı kabak, dörtnala pirinç borularını öttürürler, bazen seyisin yanındaki basamağa fiyakalı fiyakalı tutunup feryadı verirlerdi. Çoğu köşlülükten, omuzdaşlıktan yetişme, taban tepmeğe, kurt dingil gitmeğe idmanlı; atik, çevik, cambazlaşmış makuleler. Ayağı sürçmeden, sendelemeden zıp aşağı, zıp yukarı"[201].

TRAMVAYLARI ELEKTRİKLENDİRME FAALİYETLERİNİN DEVAMI

Atlara el konulması ile tramvayların çalışmaması işin bir yönünü oluştururken diğer mühim bir mesele de ortaya çıkmıştı. O da şu idi. Tramvay şirketinin istihdam ettiği çok sayıda işçi ve memur bir anda işsiz kalmışlardı. Bunların geçimlerini sağlayamamaları halinde aileleri ile perişan bir hale düşmeleri ve hatta kötü bir takım yollara sürüklenmeleri ihtimal dâhilinde idi. İşte bu mahzurun giderilmesi amacıyla şirket bir çözüm önerdi. O sırada elektrikli tramvayların yapımı, rayların döşenmesi ve elektrik direklerinin dikilmesi gibi faaliyetler devam ediyordu. İşsiz kalan personel bu gibi vazifelerin yerine getirilmesinde kullanıldığı takdirde hem geçimlerini sağlayabilecekler hem de şirketin yeni eleman aramasına gerek kalmayacaktı. Bu tasavvur Nafia Nezareti'nce de uygun bulununca uygulamaya geçildi[202].

Tramvay işçilerinin sorunu bu şekilde çözüldü ama İstanbulluların yaya kalmasına bir çare bulunamadı. 1912 Ekim'inden beri tramvaylar çalışmıyordu ve İstanbullular için tek çare bir an önce elektrikli tramvayların tamamlanıp işlemeye başlamasıydı. Bu arada İstanbul caddelerinde hummalı bir faaliyet gösterilmekte ve elektrikli tramvayların yapım çalışmaları devam etmekteydi. Diğer taraftan Silahtarağa'da kurulacak elektrik fabrikası tamamlandığında tramvaylara elektrik verilebilecekti. Tramvaylar için gerekli unsurlardan biri de

Karaköy Köprüsü'nün tamamlanması idi. Tramvaylar artık köprüden geçeceğinden burasının da tamamlanıp geçişe uygun hale gelmesi önemli idi[203].

201 Akşam, 3 Şubat 1940

202 BOA, DH.İD, no. 145-2/13.

203 Karaköy ile Eminönü arasında tarih boyunca çeşitli köprüler yapıldı. Haliç'in bu iki yakasını birbirine bağlayan bir köprünün Fatih Sultan Mehmet tarafından fetih sırasında geçici olarak yaptırıldığı biliniyor. Daha sonra ünlü İtalyan sanatçı Leonardo da Vinci, II Beyazıt devrinde Haliç'e bir köprü yapma teklifi getirmişti. Fakat bu gerçekleşmedi.

Bundan sonra 19. yüzyıla kadar herhangi bir girişim olmadı. II. Mahmut, 1836 yılında Unkapanı ile Azapkapı arasında bir köprü yaptırdı. Bu köprü birbirine bağlı sallar üzerine kurulmuştu. Altından küçük deniz araçlarının geçebilmesi için iki büyük gözü vardı. Büyük gemiler için ise, açılır kapanır kapları mevcuttu. Köprünün bakımını yapmak ve Haliç'e geçecek gemilere kapıları açmak üzere görevliler tayin edilmişti. Bunların masraflarına karşılık olarak köprüden geçişlerden "mürûriye" adıyla para alınması düşünüldü. Konu II Mahmut'a intikal edince Padişah paralı geçişe izin vermedi. Bu sebeple köprüye "Hayratiyeé adı verildi.

Sultan Abdülmecit döneminde, 1845 yılında, Bezmiâlem Valide Sultan Eminönü ile Galata arasında bir köprü yaptırdı. Cisr-i Cedit yani Yeni Köprü adı verilen bu köprüden insanlar üç gün bedava geçtiler. Üç gün sonunda gelip geçenlerden ücret alınmaya başlandı. Boyu yaklaşık 500 metre olarak tahmin edilen bu köprü de ahşaptı. Aradan 18 yıl geçtikten sonra, 1863 yılında Sultan Abdülaziz, Eminönü ile Galata arasında tahtadan ve öncekinden daha gösterişli bir köprü yaptırdı. Köprü, Kaptan-ı Derya Ateş Mehmed Paşa tarafından Tersane'de yaptırılmıştı. Ahşap köprü 96 duba tarafından taşınmaktaydı. Dubalar çıpa ve zincirlerle demirlenmişti. Yaklaşık 504 metre boyunda ve 14 metre genişliğinde bu köprüde küçük boyutlu deniz araçlarının geçebilmesi için gözleri deniz yüzeyinden 5 metre yüksekte yapılmıştı. Burada bulunan Yeni Köprü ise Unkapanı tarafına aktarıldı. Tahta köprü 12 yıl kullanıldı. Bu süre içinde yeni girişimler de meydana geldi. Özellikle köprünün tahta yerine demirden yapılması söz konusuydu. Dolayısı ile bu sistemi uygulayacak yabancı şirketler imtiyaz talebinde bulundular. Bir Fransız şirketiyle Eminönü Galata arasında, başka bir İngiliz şirketiyle de Unkapanı'nda demir konstrüksiyonlu köprüler inşası için anlaşmalar yapıldı. Ancak Eminönü köprüsü inşa halinde iken İngiliz şirketi ilk olarak teklifte bulunduğu Eminönü Galata arası köprü yapımı konusundaki ısrarı üzerine Fransızların köprüsü Unkapanı'na nakledilerek 1872 yılında açıldı. Buradaki Mahmudiye Köprüsü de sökülüp satıldı. Eminönü tarafında yapılmakta olan koprü için fiyat konusunda şirketle anlaşmazlık çıkınca 1875 başında Tersane'de bulunan 14 duba getirilerek üzerlerine demir tahyeleri döşenmeye başlandı. Bu köprünün bitterek hizmete girmesi ancak 1877 yılında gerçekleşebildi. 495 metre uzunluktaki köprünün gemilerin geçmesi için açılan kısmı 52 metredir. Bu bölüm kapalı durumdayken 15 metre genişliktedir ve deniz yüzeyinden yaklaşık 4.5 metre yukseklikte iki adet kemerli açıklığı bulunmaktadır. 1912 yılına kadar hizmet veren bu köprü aynı yıl Eminönü'nde yeni bir koprü yapılınca Unkapanı tarafında nakledilmiş ve Unkapanı Azapkapı arasında 1936 yılına kadar hizmet vermiştir. Bu koprü 1936 yılında bir fırtına sonucu parçalandı. Esas itibariyle 1927 yılından beri buraya başka bir köprü yapılması düşünülüyordu. Buna bağlı olarak 1930 yılında "Gazi Mustafa Kemal Köprüsü" adı verilen köprünün projesi tamamlandı. Yeterli kaynak sağlanamaması yüzünden sürekli ertelenen ihale 1935'de gerçekleştirildi ve yapımı Alman firmalar grubu üstlendi. Günümüzde Atatürk köprüsü adını taşıyan ve 1940 yılından beri hizmet vermekte olan köprü 24 adet çelik dubayla taşınmaktadır. Boyu 477, eni 25 metredir.

1913 yılı sonlarında ray döşemeleri tamamlanmış, havai hatlar çekilmiş ve hatlara elektrik verilmesi aşamasına gelinmişti. Bu aşamada bir takım kazaların meydana gelmemesi için tedbir alınması gerektiği şirket tarafından hükümete duyurulmuştu[204] .

ELEKTRİKLİ TRAMVAY NİZAMNAMESİNİN HAZIRLANMASI

Çalışmalar devam ederken bazı kazalar da meydana gelebiliyordu. Elektrikli tramvay toplum için de yeni bir şey olduğundan çalışmaların muntazam yürütülebilmesi için gerek inşaat işinde çalışanların gerekse halkın bu konuda bilinçlendirilmesi gerekiyordu. Bunun için bir tramvay nizamnamesi hazırlanmakta idi. Ama nizamnamenin gecikmesi hatalar yapılmasına yol açıyordu. Bu sebeple bır tramvay nizamnamesi hazırlanarak yürürlüğe sokuldu.

Tramvay Görevlileri ile İlgili Hususlar

Tramvayları idare ve teftiş edenlerin sahip olmaları gereken bir takım nitelikler vardır. Bu kişilerin taşıyacakları özellikler şunlardır: Osmanlı vatandaşı, ahlak sahibi, işinin ehli ve en az 20 yaşında olmak. Görme ve işitme engelli olmamak, diğer bulaşıcı bir hastalığı bulunmamak. Vatmanların elektrikli arabaları sevk ve idareye muktedir olmaları ve istendiğinde bunu hükümetin ilgili memurlarına ispat edebilmek. Tramvay idaresi ıstihdam ettiği personele birer hüviyet varakası verecek ve bunlar tek tip elbıse giyeceklerdır. Bu elbiselerin şekli şirket ve hükümet yetkililerince kararlaştırılacaktır. Kondüktör, arabacı ve vatmanların elbiselerinin görülebilecek yerlerinde muayyen bir numara bulunacaktır.

Tramvay arabaları sağlam şekilde inşa edilecek, arabaların taraçalarının kapıları sürme kapı olacak ve bunlar hareket halinde iken kapalı tutulacaktır. Her tramvay arabası dâhilinde beheri on altı mum kuvvetinde birinci mevkı arabalara on ve ikinci mevki arabalara sekiz elektrik lambası konulacak, ön ve arka taraflarda gerektiğinde yakılabilir fenerler bulundurulacaktır.

---

19. yüzyılın sonunda tramvayın kent içi ulaşımında belirli bir ağırlık kazanması ve kullanılmakta olan köprünün yıpranması sebebiyle Eminönü'ne tekrar köprü yapılması ihtiyacını ortaya koydu. 1894 yılından 1907'ye kadar yabancı şirketlerce birçok öneri hazırlandı ve nihayet Alman MAN şirketi tarafından hazırlanan projenin uygulanması için bu firma ile 1907 yılında ilk mukavele imzalandı. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra daha önce yapılan mukaveleler geçerliliğini yitirince aynı firma ile yeni bir proje için 1909 yılında bir anlaşma daha yapıldı. Üzerindeki tramvay hattıyla beraber toplam maliyeti 237.000 liraya çıkan köprünün yapımı ile eski köprünün sökülme işlemleri birlikte yürütüldü. Çelik yapı malzemesinin niteliklerine uygun olarak ileri bir teknoloji ile yapılan bu köprünün açılışı 27 Nisan 1912'de gerçekleşti. 446 metre uzunluğunda ve 25 metre genişliğinde olan köprü, derinliği ortalama 3 metre olan 28 duba tarafından taşınmaktaydı. Yeni köprü faaliyete geçtikten sonra, 1914 yılından itibaren, elektrikli tramvaylar da ilk defa olarak Eminönü'nden Galata tarafına geçip kesintisiz seferler düzenlemeye başladılar. Bkz. Gülsün Tanyeli-Yegan Kahya, "Galata Köprüleri", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul, 1994, c III, s. 357-359.

204 BOA DH.ID. no. 145/2/51 DH.ID. no. 173/8

Arabalarda ayrıca, her iki baş tarafta, biri el ile kullanılan fren tertibatı, arabacı ile kondüktör arasında işaretleşmeye mahsus tertibat, kaza meydana gelmesi halinde insan ve eşyanın tekerleklerin altına düşmesini engelleyecek bir siper aleti, çekici arabaların ön tarafında hattın uzak bir mesafesini aydınlatacak tarzda bir far ve arka tarafta da yeşil bir fener bulunacaktır.

İşletilen bütün arabalar temiz olacak ve hepsinde birer numara bulunacaktır. Bütün arabalarda kadınlara mahsus yerler ayrılacaktır. Her arabanın numarası okunaklı surette dış tarafında yazılı olacağı gibi, gerek arabada ve gerekse taraçada oturmaya ve ayakta durmaya mahsus ne miktar yolcu bulundurulacağını gösteren levhalarla asılacaktır. Bundan başka seyrüsefer tarifeleri de arabalarda asılı olacaktır.

Arabalar tarifelerine uygun olarak hareket edecek, ücretler de tarifelere göre tahsil edilecektir. Yolcunun yoğunluğuna göre normal hareket saatleri dışında ek araba seferleri yapılabilecektir. Bununla beraber normal hareket saatlerinde her hangi bir oynama yapılmayacaktır. Zaruret olmadığı hallerde çekici araba önde olacak, arkaya bağlanan arabaların adedi ise kalabalığın derecesine göre ayarlanacak ama evvelce kararlaştırılan miktarın üzerine çıkamayacaktır. Her çekici ve çekilen arabada birer kondüktör ve çekici arabada bir vatman bulunacaktır. Çekici arabanın kondüktörü katarın baş memuru olup diğer görevliler onun emri altında olacaklardır. Arabaların seyir halinde bulundukları esnada tramvayların süratine ve rayların kayganlığına göre aralarında 20 metre ile 60 metre arasında bir mesafe bulunacaktır. Son durakta arabacı ile kondüktörün ikisi birden arabayı terk etmeyecekler ve arabayı daima muhafazaları altında bulunduracaklardır.

Yer ve miktarları hükümet tarafından belirlenecek mecburi ve ihtiyari duraklara her istikametten görülebilecek levhalar asılacaktır. Bu levhalara Türkçe olarak "mecburi durak" veya "ihtiyari durak" yazılı olacaktır. Aşağıda ise hattın takip edeceği istikametleri gösteren yazılar bulunacaktır. Şirket, işletme işlerinin düzenli ve güvenli olarak yürütülebilmesi için, hattın önemli noktalarında, hareket memurlarına gerektiğinde işaret vermek üzere, bekçi bulunduracak veya diğer lüzumlu tedbirleri alacaktır. Arabaların seyrüseferinden ahaliyi haberdar etmek üzere kullanılacak işaret aleti, şirket müdüriyetinin takdirine göre, boru veya çıngırak olabilecektir.

Tramvay idaresi durakların temizliğine dikkat edecek ve sokakların raylar arasındaki kısımlarıyla yolcuların tramvay arabalarına kolaylıkla binebilmeleri için, bekleme mahallinden raylara kadar olan kısımları kar, buz ve çamurdan temizleyecektir. Temizlik sebebiyle sokaklarda kar ve çamur biriktirilmeyecek, bunlar derhal gerekli yerlere tahliye edilecektir.

Şirket memur ve müstahdemleri ahaliye karşı nezaketle hitap ve muamele etmeye ve nizamsız halleri belirtmeye mecburdurlar. Aynı zamanda işlerini iyi yapacak ve seferlerin düzenli bir şekilde sürmesini sağlayacaklardır. İşletme memurları vazifeleri sırasında hüviyet varakalarını yanlarında bulunduracaklar ve kendilerine özgü kıyafetleri giyeceklerdir. Vazife esnasında sarhoş bir halde bulunmak katiyen yasaktır.

Arabaların hareketi için kondüktörler tarafından verilecek hareket işareti yolcuların tamamen arabaya binmeleri ve inmeleri halinde gerçekleşecektir. Hat üzerinde ahalinin yoğun olduğu yerlerde kondüktörler arabanın önünden gidip yol açacaklardır. Kondüktörler arabaların saatinde kalkmalarına ve yerlerine

ulaşmalarına dıkkat edecekleri gibi, karanlık bastığında arabaların dâhilen ve haricen aydınlatılmasına, arabaların temiz tutulmasına, arabaların mecburi ve ihtiyari duraklarda düzenli yolcu indirip bindirmesine özen göstereceklerdir. Kondüktörler araba bir duraktan hareket ettikten sonra ilerideki durağın ismini yüksek sesle yolculara bildireceklerdir. İhtiyari duraklara yaklaşıldığında önceden inip durakta binmeyi bekleyen yolcu olup olmadığına bakacaklar, ona göre arabayı durduracak veya devam ettireceklerdir. Kondüktörler arabalarda oturmaya ve ayakta durmaya mahsus mevkilerde muayyen adetten fazla yolcu bulunmamasına özen göstereceklcr, özellikle kadın, çocuk ve ıhtiyarlara iniş ve binişlerde yardımcı olacaklardır. Her ne sebeple olursa olsun yolculardan tarifede yazılandan fazla ücret alınması yasaktır.

Arabanın hareketi kondüktör tarafından verilen işaret üzerine gerçekleşecektir. Arabacılar ve vatmanlar seyır sırasında yolcular ile sohbet etmeyeceklerdir. Seyır esnasında arabanın süratı talimatların üzerinde olmayacaktır. Çift hatların üzerinde arabalar sağ taraftaki rayların istikametini takıp edeceklerdir. Arabacı ve vatmanların boru ve çıngırak çalmakla yükümlü oldukları haller şunlardır: Arabaların başlangıç ve son durağı ile ara duraklardan hareket ettikleri anda; sokakların birleşme noktalarında; hattın üzerinde engelle karşılaşıldığı hallerde; tramvay katarları birbirlerinin yakınından geçerlerken. Arabacı ve vatmanlar durur halde iken, vagonun el ile kullanılan fren tertibatını çekili halde bulunduracaklardır. Sözü edilen hususlarda kusurları görülen işletme çalışanları, hareketleri ağır cezayı gerektiriyorsa, 5 kuruştan 25 kuruşa kadar nakdi cezaya tabı tutulurlar. Beş defayı aşan nakdi ceza alan işletme müstahdeminin görevine son verilir.

Elektrikli tramvay nizamnamesi

Balkan Savaşı sebebiyle tramvayların atlarına el konulduğu

Yolcularla İlgili Hususlar

Hareket halindeki arabalara ınıp binmek yasaktır. Yolcular arabalara daima hareket istikametinin sağ cihetinden inip bineceklerdir. Arka taraftaki taraçaların sağ tarafındaki giriş kapısıyla vagona giriş kapısı arasındaki mesafe binmek ve inmek için boş ve serbest bırakılmalıdır. Arabaya binecek yolcular inecekleri beklemeye mecburdurlar. Dolmuş olduğu kondüktör tarafından ihtar olunan bir arabaya binmek, arabaların içinde pikelerin arasında ayakta durmak, muayyen miktarda yolcu ile işgal edilmiş olan taraçalar ve basamaklar üzerinde veya arabanın dış kısımlarında durmak, taraça parmaklığının kapatılmasına mahsus tertibat üzerinde oturmak ve arabalardan eğilmek yasaktır. Bunun yanında, kadınlara mahsus yerlerde, kondüktor tarafından kadın yolcu olmaması hasebiyle müsaade olunmadıkça, erkeklerin oturması yasaktır. Yolcuları rahatsız edecek derecede sarhoş olanların, bir salgın hastalığı bulunanların ve diz üzerinde tutulması kabil olmayan hayvan sahiplerinin arabalara binmeleri söz konusu değildir. Arabaların içinde şarkı söylemek, ıslık ve çalgı çalmak, patırtı etmek, arabayı pisletmek, yere tükürmek, arabaların üzerine yazı yazmak, resim yapmak, pikelerin üzerine binmek, elektrik cereyanını nakleden aletlere dokunmak, telaşlı hareketlerle memurları hataya sevketmek, seyir esnasında vatman ile sohbet etmek, memurların ikazlarına riayet etmemek ve umumi adaba mugayir davranışlarda bulunmak, yolcuların yapmaması gereken hareketlerdendir.

Yanıcı maddeler ile pislikten veya geniş hacminden dolayı yolcuları rahatsız eden eşyalar vagonlarda taşınamaz. Her yolcunun bileti olması lazımdır. Biletler arabalara binildikten sonra tarifeye uygun olarak kondüktör tarafından ücreti alınarak yolcuya verilir. Abonman biletleri ve pasoları olan yolcular, bunları kondüktöre göstermek mecburiyetindedirler. Yolcular bilet almak için bozdurulacak paranın kıymeti konusunda şirket ile nezaret arasında belirlenen tarifeye uymalıdırlar. Seyir esnasında kontrol memurları talep ettiği takdirde yolcular paso ve biletlerini göstermek zorundadırlar. Biletini ibraz edemeyen yolcu derhal bilet alacaktır. Sözü edilen bu hususlara aykırı hareket eden yolcular 5 kuruştan 25 kuruşa kadar nakdi cezaya çarptırılabilirler.

Yolcu Olmayan Ahali ile İlgili Hususlar

Arabacı ve vatman tarafından verilecek ikaz işareti üzerine ahali hattan uzaklaşarak hattı serbest bırakmaya, hayvana veya bisiklete binenler, binek arabalarıyla yük ve hayvan nakledenler, verilecek işaret üzerine hemen tramvay arabalarına yol açmaya mecburdurlar. Durak yerlerinde durmuş tramvay arabaları varsa, durağa yaklaşan her türlü araçlar süratlerini azaltmaya ve tramvay arabasından inen veya arabaya binen yolcuların bir tehlikeye maruz kalmamaları için lazım gelen mesafeyi korumaya mecburdurlar.

Tramvay şirketine ait binaların ve direklerin üzerine ahali tarafından ticari ilanlar, bayrak vesair şeylerin asılması yasaktır. Tramvay şirketinde müstahdem olmayan kimselerin tramvay elektrik fabrikalarıyla sair men edilen yerlere girmeleri yasaktır. Tramvay komiserleri ve diğer ilgili memurlar o binalarda bulunan memurları haberdar ederek buralara girebilirler.

Tramvay rayları ile işletme vasıtalarının tümüne ve bunların teferruatına hasar vermek, tramvay hattının direkleri uzerine çıkmak, hat üzerinde veya yakınlarında çocukların oynamasına ebeveynleri tarafından müsamaha göstermek yasaktır. Sözü edilen hususlara aykırı hareket edenlerden çeyrek mecidiyeden 5 mecidiyeye kadar nakit ceza alınır.

Zabıta Memurları ile İlgili Hususlar

Zabıta memurları tramvay idaresi müstahdeminin bu nizamname hükümlerini işletme işlerinde uygulayıp uygulamadıklarını kontrol eder, gerektiğinde müstahdemden hüviyet varakalarını isteyip inceleyebilir. Zabıta memurları bu incelemelerde nizamname hükümlerine aykırı gördükleri her husus için zabıt tutacaklardır. Zabıt varakasını tanzim eden zabıta memuru hareketin derecesine göre nakit cezanın miktarını dahi tayin eder. Cezaya çarptırılanların merkez memurları nezdinde bu cezaya itiraz etmeye hakları vardır.

HATLARA ELEKTRİK VERİLMESİ VE TRAMVAYLARIN İŞLEMEYE BAŞLAMASI

Çalışmaların ilerlemesi sonucu elektrikli tramvayların işletilmesi aşamasına gelinmişti. Bu gelişmelerin nasıl yaşandığı konusunda Servet-i Fünun dergisinde çıkan bir yazıda şu bilgiler verilmişti:

"İstanbul tramvay hatlarının elektriklendirileceği malumdur. Tatbikatı herkes sabırsızlıkla bekliyor. Bunda herkesin hakkı var. Çünkü başkentte sürat ve istirahatla münakalatı temin için tramvayların elektrikli olmasından başka çare yoktur. Osmanlı Elektrik Şirketi tarafından bütün İstanbul tramvay hatlarına cereyan verecek olan büyük fabrikasının tamamlanmasına kadar tramvay şirketi Kabataş'ta geçici bir fabrika inşasını geçen Kasım ayında tamamlamıştı. O vakitten beri bu fabrika niçin faaliyet göstermedi? Beşiktaş hattı üzerindeki tertibat da ikmal olunmuş ve Şişli hattı ikmal derecesine gelmiş olduğu halde bu hatlarda neden tramvay işlemedi?

Bu hususstaki engel, bizzat çekici arabaların Avrupa'dan İstanbul'a gönderilememesi idi. Bu arabalar şimendifer malzemelerinden ve binaenaleyh harp kaçak eşyasından sayılıyordu. Arabalar geçen sene nakliyata hazır olduğu halde, her türlü teşebbüse rağmen, İstanbul'a nakilleri mümkün olmamıştı. Ancak bu günlerde nakline muvaffakiyet hâsıl olabildi. İlk arabalar 'Doyçe Levant Lini' vapurlarından birine yüklenmiştir ve yakında limanımıza gelecektir.

Bu arabalar İstanbul'a ulaşınca bunların işletilmesi için öncelikle müstahdemlere tatbikat yaptırılacak ve vazifelerinde maharet kazandırılacaktır. Doyçe Levant Lini kumpanyasını büyük vapurlarından biri bu arabalardan ancak dördünü yükleyebilmektedir ki, bu da arabaların büyüklüğü hakkında bir fikir verebilir.

Arabalar gerek haricı inşaat ve gerek dâhili tertibatı itıbariyle yolcuların tam istirahatlarını temin edecek surettedir. Yani oturulacak yerleri, pencereleri, aydınlatılması ve sair tertibatı Avrupa'daki bu tarz arabaların en mükemmelleriyle eş değerdedir. Bu arabalardan her birinin kıymeti, nakliye hariç, 20.000 franktır. Her arabanın ağırlığı, boş olduğu zaman 11.000 kilogramdır.

100'den fazla olacak ve İstanbul hatlarının tamamında işleyecek olan bu arabaların imalatını, tramvay şirketinin bu mühim siparişini tek başına bir fabrika yerine getiremezdi. Bunu, Karaköy köprüsünü inşa etmiş olan 'Maşin Agusyorg Noremürg' adlı Alman fabrikasıyla 'Lafer Vevayer' adlı Fransız Belçika anonim şirketi yerine getirmiştir. Arabaların bir takım aksamı 'United Electric Ger Kumpanyası' ismindeki İngiliz şirketi ve elektrik tertibatı da dünyanın en büyük elektrik fabrikaları olan 'Simens Şuker' ve 'Algemani Electrited Gezel Saft' fabrikaları tarafından hazırlanmıştır.

Bu arabalardan biri Gent şehrinde beynelmilel elektrik sergisinde teşhir olunacak ki, bu da yeni tramvay arabalarının her türlü mükemmeliyete haız olduğuna bir delildir.

Birinci ve ikinci mevki vagonlar ayrı ayrı olarak seyredecektir. Şehremaneti birinci mevki arabalar için kırmızı, ikinciler için kurşuni rengi münasip görmüştür. Bu iki sınıf arabaların inşaat ve tertibatı birbirinin aynı olup farkları ancak haricen renklerinden ve dâhilen tertibatındandır. Her arabada on 8 yolcu oturacak ve 3 kişi ayakta durabilecektir. Arabanın iki tarafında sahanlıklarda da yedişer yolcu durabilecektir. Biletçi ve makinist bu miktara dâhil değildir. Yerler arabada enlemesine bir surette olup ortadaki yolun bir tarafında iki diğer tarafında bir yer vardır. Amerika usulünde tertip olunduğu cihetle bütün yolcuların yüzleri arabanın gittiği cihete yönelik olacaktır.

Arabaların genişliği 2.010 metredir. Bu haliyle, beygirle çekilen kırmızı arabalardan daha geniş demektir ve her yolcunun rahatça oturmasına müsaittir. Her arabanın uzunluğu yaklaşık 8.50 metre ve yüksekliği de, raydan itibaren 3.50 metredir.

Arabanın iki tarafındaki mahallerde gerek arabaya hareket vermek, durdurmak ve baskı makinesini (fren) kullanmak için lazım gelen cihazlar bulunmakla beraber yine buralarda ayakta duracak olan ve miktarı yukarıda gösterilen yolcular için kâfi duracak yer vardır.

Arabaların ön ve arka tarafları, burada duracak yolcuları rüzgâra ve tozlara maruz bırakmamak için, kapı yerleri müstesna olarak, camekânlarla kaplanmıştır. Arabaların havasının temizlenmesi, yalnız yolcuların arzusuna göre açılıp kapanacak olan pencere vasıtasıyla olunacaktır. Lambaların özel tertibatı da cereyan ve havanın temizlenmesine müsaittir. Arabaların ahşap aksamı son derece sağlamdır. Arabaların dâhilen tavanları beyazdır. Pervazlar akajudan olduğu gibi diğer tertibat da akajudandır.

Büyük pencerelerle, küçük yan pencerelerde, yolcuları güneşten muhafaza için, Amerikan usulünde, istor bulunmaktadır. Bunlar su çekmez bir haldedir. Binaenaleyh yaz yağmurlarında pencere camlarını kapamaya lüzum yoktur. Yağmurdan sakınmak için istoru indirmek kâfidir.

Her araba perde ile Osmanlı hanımları için ikiye ayrılmıştır. Arabaların elektrik aydınlatması pek mükelleftir. Birinci mevki arabalardan her biri 15 mum kuvvetinde on iki elektrik lambasını hamildir.

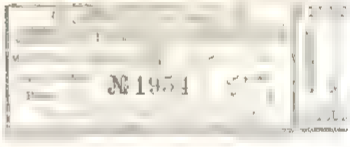
Arabalarda istenildiği gibi rahatça her şey okunabilir. Birinci sınıf arabalarda tokmaklar vesair buna benzer aksam beyaz madendir. Elektrikle işleme konusuna gelince; her arabada üst kısmında cereyanı almak için yay şeklinde bir parça vardır. Bu yay ve nakil teller vasıtasıyla elektrik cereyanı muhafazalı olarak gelir ve her biri 30 beygir gücünde olmak üzere her arabada bulunan iki motora sevk olunur. Her çekici araba, diğer iki arabayı, şehrimizdeki en sert meyillerde bir arabayı kolayca ve saatte 15 kilometre süratle çekecektir.

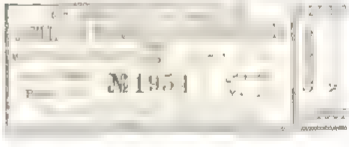
Baskı makineleri (fren), şehrimizin sokaklarındaki yokuşlar nazarı dikkate alınarak ona göre yapılmıştır. Birbirinden müstakil olan el baskısı ve elektrik baskısından başka, üçüncü bir baskı makinesi daha tertip olunmuştur ki, bu sayede istenildiği anda en yokuş yerlerde bile hemen arabayı durdurmak mümkündür.

Araba yolcuların her istediği yerde inip binmeleri için durmayacaktır. Ancak belediye yetkililerinin tayin etmiş oldukları durak yerlerinde duracaktır.
Bu duraklarda yolcuların inip binmeleri zamanı hesap edilmek şartıyla yeni arabalar Şişli'den Tünel meydanına 20 dakikada gidecek veya gelecektir. Öncelikle İstanbul'a gelecek olan 20 yeni araba ile Şişli ve Beyoğlu arasında her dört dakikada bir araba hareket edecek ve sabah saat 06.00'dan itibaren seyrüsefere başlanarak gece yarısından sonraya kadar devam edecektir.

Ücret gidilecek mesafeye göre her yolcu için şöyledir.

	Birinci Mevki	İkinci Mevki
Birinci kısım için	30 para	20 para
İkinci kısım için	40 para	30 para
Üçüncü kısım için	60 para	40 para





Şişli-Tünel hattı üç kısım kabul edilecektir. Yani Şişli'den Feriköy yoluna kadar bir kısım, Feriköy'den Galatasaray'a kadar ve Galatasaray'dan Tünel'e kadar birer kısımdır.

Karaköy Ortaköy hattı da üç kısım itıbar olunacaktır. Kısımlar şöyledir: Karaköy-Kabataş; Kabataş-Beşiktaş; Beşiktaş-Ortaköy."

Bu arada, hatlarda çalışacak vagonların Avrupa'dan gemilerle getirtilmesine başlanmıştı. Bu aşamada Şehbal Dergisi de gelişmelere satırlarında yer vererek elektrikli tramvayların son durumu hakkında İstanbulluları bilgilendirmişti:

"İstanbulumuzda eskıden berı atlı tramvayların atıllığı ve düzensizliği halkı bezdirirdi. Fakat yine de onlara binmekten geri kalmazdık. Son savaşın (Balkan Savaşı) etki alanı tramvayların ahırlarına kadar uzayarak ilk hamlede beygirlerini sürükledi, götürdü. Seyir esnasında her vidası ayrı ayrı seslerle haykırarak sanki beygirlerin ızdıraplarını 20–30 metre uzaktakılere kadar ulaştıran o büyük nakliye sandıkları uzun seneler sonra ebedi olarak istirahat etmek üzere ortadan çekildiler. Ve küçük bir fasılayı müteakip onların yerini elektrikli tramvaylar aldı. Sürat ve mükemmelıyet bakımından elektrikli tramvayların ne kadar büyük bir kabiliyeti bulunduğunu itiraf etmemek mümkün değildir.

> *Tramvay şirketi, İstanbul Elektrik Şirketi'nin elektrik fabrikası inşaatını bitirmesini beklerken, Kabataş'ta geçici bir elektrik fabrikası yaptırmıştı. Gerek bu fabrikanın inşa edilmiş, gerek hatların büyük bir kısmı hayli zaman evvel ikmal edilmiş olmasına rağmen, işletmeye geçilmesi mümkün olmamıştı. Çünkü son harp çıkınca, düşmanlarımız tarafından tramvay arabaları, demiryolu levazımatı gibi kaçak eşyadan sayılmış ve bunlara el konulduğundan İstanbul'a getirilememişlerdi. Bilahare yapılan birçok teşebbüs neticesinde şimdi işlemekte olan arabaların sevkine muvaffak olunabilmiş ve onların gelişiyle şehrimizin ihtiyacı kısmen de olsa giderilebilmişti*

Beheri dâhilen on iki veya 15 mumluk lambalarla aydınlatılan ve 2 beygir iskeleti yerine tastamam 30 Macar beygiri kuvvetinde motorlarla teçhiz edilmiş olan bu yeni arabalar, birer idare lambasıyla aydınlatılan bir türbeye benzeyen seleflerinin manzarasına göre hususi bir gezinti vagonu kadar içi açıcıdır.

Tramvay şirketi, İstanbul Elektrik Şirketi'nin elektrik fabrikası inşaatını bitirmesini beklerken, Kabataş'ta geçici bir elektrik fabrikası yaptırmıştı. Gerek bu fabrikanın inşa edilmiş, gerek hatların büyük bir kısmı hayli zaman evvel ikmal edilmiş olmasına rağmen, işletmeye geçilmesi mümkün olmamıştı. Çünkü son harp çıkınca, düşmanlarımız tarafından tramvay arabaları, demiryolu levazımatı gibi kaçak eşyadan sayılmış ve bunlara el konulduğundan İstanbul'a getirilememişlerdi. Bilahare yapılan birçok teşebbüs neticesinde şimdi işlemekte olan arabaların sevkine muvaffak olunabilmiş ve onların gelişiyle şehrimizin ihtiyacı kısmen de olsa giderilebilmişti.

Arabaların beheri boş iken 11.000 kilogram ağırlığındadır ve nakliye hariç 25 bin franga mâlolmuştur. İstanbul'un her tarafına yetecek miktarda arabaların defaten inşasını bir tek fabrikaya ısmarlamak uygun görülmediğinden değişık firmalara sipariş verilmiştir. İlk araba siparişleri, Karaköy köprüsünü de inşa eden, Machinen Ausbourg Neurenberg ile Fransız-Belçika ortaklığı olan Courouvager şirketlerine verilmiştir. Bunun yanında tekerlekler ile makaslar İngiltere'nin Priston şehrindeki United Electric Ger kumpanyası tarafından imal edilmiştir. Elektrik motoru ile diğer elektrik aksamı ise Siemens ve Algemani Electrited Gezel Saft fabrıkalarının mamulüdür.

Bize gelen arabalardan bir tanesi, fabrikası tarafından beynelmilel Gent sergisinde teşhir edilmek üzeredir. Bu hadise, o arabaların ecnebi uzmanlar tarafından da görülmeye değer yenilikler ihtiva ettiğinin bir delilidir.

Birinci ve ikinci mevki arabaların yekdiğerinden yalnız dış rengi ve dâhili aksamı farklı olup imalat itibariyle birbirlerinin aynıdırlar. Her arabanın içinde oturanlar için 18 ve ayakta duranlar için 3 kişilik yer vardır. Dış taraflarında ise arabacı ve biletçiden başka 7 yolcu durabilir. Dâhilen kanepeler enlemesine bir vaziyette konmuş ve arabanın ortasındaki koridorun bir tarafına birer sıra, diğer tarafına ikişer sıra kanepe yerleştirilmiştir.

Şehrimizin arazi yapısı gereği en dik yokuşlarda bir, düzlüklerde ise iki araba daha bağlanıp sefer yapılacaktır. Her halükarda en yokuş güzergâhta dahi sürat saatte 15 kilometreden aşağı olmayacaktır"[205].

Tramvay arabalarının yurt dışından gelmesi ile işletmeye geçilmesinin yolu açılmıştı. Fakat Silahtarağa'da inşası devam eden elektrik fabrikasının açılışı gecikiyordu. Trablusgarp ve Balkan Savaşları inşaatı olumsuz etkilemişti. Özellikle inşaat safhasında çalışan İtalyan işçilerin İtalya ile yapılan savaş sebebiyle sınır dışı edilmeleri işleri geciktiriyordu.

---

205 Şehbal, yıl 1329, sayı 83, s.208-209.

Tramvayın Galata Köprüsü'nden ilk geçişi vesilesiyle düzenlenen tören

Bu arada fabrikanın yapıldığı bölgeyi sel sularının basması da bir gecikme sebebi idi[206]. Bunun üzerine Kabataş'ta geçici olarak küçük bir elektrik fabrikası yapılarak tramvaylara elektrik verildi. İlk elektrikli tramvay hattı 16 Ağustos 1913 tarihinde Şişli-Tünel arasında işlemeye başladı. Bılahare hat Altıncı Belediye Dairesi'ne kadar uzadı. 10 Ocak 1914 tarihinde Karaköy-Beşiktaş hattı işletmeye açıldı. En nihayetinde ise 25 Ocak 1914'de elektrikli tramvaylar ilk defa olarak Galata Köprüsü'nden geçerek Eminönü-Karaköy arasında çalışmaya başladılar[207]. Daha sonra da elektrikli tramvaylar peyderpey İstanbul caddelerinde işlemeye başladı[208].

---

206 La Gazette Financiere, 1 Juillet 1913.
207 La Gazette Financiere, 24 Fevrier 1914.
208 Kayseriliođlu'nun verdiği bilgilere göre tramvay hatlarına elektrik verilış tarihleri şöyledir:
Bkz. Kayseriliođlu, a.g.e., c.II, s. 43
Tunel-Şişh 16 Agustos 1913
Karaköy-Galatasaray 12 Ocak 1914
Karaköy-Beşiktaş 10 Ocak 1914
Beşiktaş-Ortaköy 11 Şubat 1914
Ortaköy-Kuruçeşme 18 Ekim 1914
Kuruçeşme-Arnavutköy 31 Ekim 1914
Arnavutköy-Bebek 23 Kasım 1914
Karaköy-Eminönü 24 Ocak 1914
Eminonü-Sirkeci 2 Şubat 1914
Sirkeci-Beyazıt 20 Şubat 1914
Beyazıt-Aksaray 30 Mart 1914
Beyazıt-Şehzadebaşı 20 Şubat 1914
Şehzadebaşı-Fatih 18 Mayıs 1914
Aksaray-Yedikule 17 Ekim 1914

25 Ocak 1914 tarihinde elektrikli tramvayların ilk defa olarak yeni Galata Köprüsü'nden geçmeleri vesilesi ile bir tören düzenlenmişti. Bu suretle Haliç'in iki tarafındaki Karaköy ile Eminönü arasında tramvay seferleri de yapılmaya başlanmıştı. Bu gelişmeler Servet-i Fünun dergisinde şöyle anlatılıyor:

"Elektrik cereyanıyla işlemeye başlamış olan Istanbul tramvayları bu hafta Pazar günü ilk defa olmak üzere Galata'dan Eminönü'ye geçti. Birbirine daima bigâne kalan şehrin iki yakası birbirine medeni bir bağ ile bağlandı. Köprü üzerinden tramvayların kemalı intizamla geçişini görmek hakikaten şehrimize başka bir manzara veriyordu. Zaten yeni köprü genişliği, temizliği ve mükemmel elektrik lambalarıyla şehrin göz bebeği bir ana caddesi konumuna gelmişti. Şimdi bunun üzerinden elektrikli tramvayların her dört dakikada bir defa geçmesi -özellikle geceleri- köprünün ışıklara gark olduğu o arabaların dahi münavebe ile geçişleri İstanbul'a garbın en medeni beldeleri havasını vermişti.

Tramvay şirketi, iktisadi ve tabii birçok zorluklara rağmen elektrikli hatları bitirmeye muvaffak oldu. Mart'ta Galata, Beyoğlu ve Beşiktaş tekmil İstanbul'a bağlanacak ve iki tarafın her noktasından diğerine tramvaylarla süratle gidilebilecektir. Bu öyle büyük bir noksan idi ki, ancak telafisinden sonra kıymeti anlaşılmaktadır.

Pazar günü resmi açılışı, Şehremaneti ve Nafia Nezareti erkânı hazır bulundular. Açılış törenini müteakip verilen bir ziyafette ileri gelen devlet büyükleri tramvay şirketini hararetle tebrik ettiler."

Tramvayların köprüden geçmeye başlaması ile birlikte geçiş ücreti alınıp alınmaması konusu gündeme geldi. Şehremaneti'nin bu hususiaki yorumu şöyle idi: Esas itibariyle köprülerden geçiş ücreti alınması Peşte ve birkaç Avrupa şehri dışında uygulanan bir yöntem değildir ve İstanbul'da uygulanması da pek doğru olmaz. Fakat Karaköy Köprüsü Almanya'nın en ünlü fabrikalarına inşa ettirilmiş yeni ve mükemmel bir eser olup gerçekleştirilmesi için büyük masraf yapılmıştır. Bu masraf karşılığı ödenecek yıllık taksitlerin tesviyesi amacıyla geçiş ücreti alınma ihtiyacı kendini hissettirmektedir. Bu arada, her defasında ücret ödemek istemeyenler için bedeli peşin olarak verilecek aylık pasolar kullanılabilecektir[209].

Tramvay şirketi arabaların köprüden geçerken ücret alınması kararına tepki gösterip itiraz etti. Fakat bu itirazı kabul görmedi. Sadece boş tramvay arabaları köprüden geçtiği takdirde ücret ödemeyecekti. Buna karşılık dolu tramvaylardan geçiş ücreti alınacaktı[210].

1914 yılı Şubat ayında Silahtarağa elektrik fabrikasının işlemeye başlamasıyla diğer tramvay hatları da peyderpey çalışmaya başladı. 11 Şubat 1914 tarihi itibarıyle Silahtarağa Elektrik Fabrikası'ndan tramvaylara elektrik verildi. Bu konudaki bilgileri İkdam gazetesi şu şekilde vermektedir: "Osmanlı Anonim elektrik şirketince Silahtarağa'da tesis edilmekte olan elektrik fabrikasına ait makinelerin büyük bir kısmı yerine konulmuş ve kazanlar ile türbinlerin son olarak yapılan tecrübesi tamamen memnuniyet verici bulunmuş olduğundan şirket İstanbul tramvaylarına gereken elektriği vermeye başlamıştır. Tramvay arabaları birkaç günden beri Silahtarağa Elektrik Fabrikası'nda üretilen elektrikle çekilmektedir[211].

---

209 BOA, DH KMS, no.38/36.
210 Ergin, a.g.e., s. 2437.
211 İkdam, 25 Şubat 1914.

Yeni inşa edilen elektrikli tramvayların işleyeceği hatlar ve numaraları şöyleydi [212]:

No	Hatlar
10	Tünel-Şişli (Tünel-Taksim-Şişli)
11	Tünel-Tatavla (Tünel-Taksim-Tatavla)
12	Fatih-Harbiye (Fatih-Beyazıt-Ayasofya-Sirkeci-Yeni Köprü-Taksim-Harbiye)
14	Tünel-Maçka (Tünel-Taksim-Maçka)
15	Taksim-Sırkeci (Taksim-Yeni Köprü-Sirkeci)
22	Eminönü-Bebek (Eminönü-Dolmabahçe-Ortaköy-Arnavutköy, Bebek)
23	Aksaray-Ortaköy (Aksaray-Beyazıt-Ayasofya-Sırkeci-Yeni Köprü-Dolmabahçe-Beşıktaş-Ortaköy)
32	Eminönü-Topkapı (Eminönü-Sırkeci, Ayasofya-Beyazıt-Aksaray-Topkapı)
33	Eminönü-Yedikule (Eminönü-Sirkeci, Ayasofya-Beyazıt-Aksaray-Samatya-Yedikule)
34	Beşiktaş-Fatih (Beşiktaş-Ortaköy-Dolmabahçe-Yeni Köprü-Sırkeci-Ayasofya-Beyazıt-Şehzadebaşı-Fatih)
35	Topkapı-Beyazıt (Topkapı-Aksaray-Beyazıt)
36	Yedıkule-Beyazıt (Yedıkule-Samatya-Aksaray-Beyazıt)

212 Ameli Elektrik Dergisi,1927 Aralık, s.156-157; Kayserilioğlu, a.g.e, c.II, s.50.

ELEKTRİKLİ TRAMVAY VE İLK KAZALAR

Elektriklı tramvaylar atlı olanlara göre daha süratli birer ulaşım aracı olarak hizmete girince, halk elektrikli tramvaylara alışıncaya kadar sık sık kazalar da meydana geldi[213]. Mesela 1913 Aralık ayının son günleri ile 1914 Ocak ayında Şişli-Tünel hattında birçok kaza olmuştu. Bu kapsamda; 23 Aralık 1913'de tramvay katarıyla bir arabanın çarpışması neticesi bir çocuk yaralanmıştır. 26 Aralık 1913 tarihinde Taksim bahçesi önünde bir askeri nakliye arabasıyla tramvayın çarpışması sonucu bir asker bacağından yaralanmıştır. 2 Ocak 1914'de Osmanbey Gazinosu önünde römorkörden atlayan bir hanım elinden yaralanmıştır. 19 Ocak 1914'de tramvay ile araba çarpışması neticesi her iki araç da zarar görmüştür. Yine aynı gün bir başka tramvayın otomobil[214] ile çarpışması sonucu otomobilin sol taraf tekerlekleri ile çamurlukları harap olmuştur. 20 Ocak 1914 tarihinde Süragop Apartmanı önünde tramvaydan atlayan 18 yaşlarında Arıf ismiinde bir genç başından yaralanmıştır. 24 Ocak 1914'de bir çarpışma neticesi bir arabanın oku kırıldığı gibi arabacı da dizinden yaralanmıştır. 25 Ocak 1914 tarihinde, Aynalıçeşme'de 33 numaralı Vali Apartmanı'nda ikamet eden Fransız Mektebi muallimlerinden ve Fransa tebaasından Mösyö dö More, evinden çıkıp tramvay yolunu takiben Beyoğlu'na giderken, Serkis'in idare ettiği 39 numaralı tramvay arabası More'ye çarpmış ve yaralanmasına sebep olmuştur[215]. 26 Ocak 1914'de askeri imam Necmeddin Efendi isminde bir zat, Taksim bahçesi önünde tramvaydan atladığı esnada başından yaralanmıştır. 28 Ocak 1914 tarihinde Parmakkapı'da bır kadın tramvaydan inerken yüz üstü yere kapanmıştır. 29 Ocak'ta tramvaydan atlayan bir kişinin bacağı tekerlek altında kalarak ezilmiştir.

Görüldüğü üzere tramvayın ilk işlediği günlerde insanlar alışkanlık kazanıncaya kadar bir takım kazalara maruz kalmaktaydılar. Şışlı-Tünel hattında sadece Ocak ayında 9 kaza meydana gelmesi bunun bir göstergesi sayılabilir[216].

213 Söz konusu kazalar için bkz. BOA, ŞD, no. 510/8.

214 Otomobil İstanbul'a ilk olarak 1904 yılında gelmişti. 1904 yılı Eylül ayında, Reji idaresinin ısmarlamış olduğu bir otomobil, Moseyeri kumpanyasının vapuru ile İstanbul limanına ulaşmıştı. Söz konusu araç üç adet sandık içinde idi ve monte edilmemiş bir halde bulunuyordu. Daha önce böyle bir araçla karşılaşmayan gümrük memurları ne şekilde hareket edeceklerine karar veremediler. Aracı getiren kişiden bilgi istendiğinde bunun gaz ile çalışan bir otomobil olduğu anlaşıldı. Bunun üzerine gümrükçüler de araca, kendi kendine hareket eden anlamında "zatülhareke" adını verdiler. Fakat gümrük tarifelerinde otomobiller için uygulanacak her hangi bir liste yoktu. Memurlar araca giriş yaptırıp yaptırmama konusunda tereddüde düştüler. Karar veremeyince de hükumete danıştılar. Konuyu değerlendiren Osmanlı Hükumeti, İstanbul sokaklarının otomobil işletmesine müsait olmadığı gerekçesi ile söz konusu aracın şehre girişinin yasaklanmasına ve geldiği yere iadesine karar verdi. Bu yasaklamadan sonra bir süre İstanbul'a otomobil gelmedi. Otomobil yasağı devam ederken, bazı varlıklı aileler, bu ulaşım aracına duydukları hevesle gizlice İstanbul'a otomobil getirmekten geri kalmamışlardı. Nitekim 1908 Mayıs'ında, Sultan II. Abdülhamid bir iradesinde bu konuya değindi ve hükumeti uyardı. II. Abdülhamid, son zamanlarda bazı kişilerin İstanbul'a otomobiller getirdiklerini, bunların Şişli, Kağıthane ve Üsküdar'da dolaştıklarını ve hatta kazalara dahi sebep olduklarını belirterek, hükumetten tedbir alınmasını istedi. Padişahın bu ikazı üzerine, Osmanlı Hükumeti konuyu değerlendirdi. Buna göre, İstanbul dahilinde otomobil kullanma yasağının devamına karar verildi. Şehir dışında ise otomobil kullanılabilecekti. Otomobilin İstanbul'a kalıcı bir şekilde gelebilmesi 23 Temmuz 1908 tarihinde ilan edilen II. Meşrutiyet sonrası gerçekleşti. Bazı kaynaklarda belirtildiğine göre, kullanma amacıyla İstanbul'a ilk otomobili getiren kişi Basra Mebusu Züheyrzade Ahmet Paşa idi. Ahmet Paşa bunun için II. Abdülhamid'den özel izni almıştı. Üstü açık ve kırmızı renkli bu otomobil saatte 20 km. sürat yapıyordu. Züheyrzade ailesi, sıkı u giyinip siyah gözlükler takarak otomobile binerlerdi. Bu şekilde Fenerbahçe'ye gezmeye giderlerken tüm dikkatleri de üzerlerinde toplarlardı. Şu hususu belirtmek gerekir ki, İstanbullıların ilk otomobillere tepkisi aşırı olmadı. Bununla beraber insanların, o yılların ölçülerine göre süratle yollardan geçen otomobillerden ürkerek sağa sola kaçışmaları da bir vakıadır. Otomobillerin gürultüsü de insanları rahatsız ediyordu. Otomobillerin kullanılması zor olduğu gibi, gürultüleri de çoktu. Motoru işletmek için sürücü arabanın önündeki marş kolunu hızla çevirir, bu da gök gürültüsünü andıran bir ses çıkarırdı. Gürultüye pek alışık olmayan halk doğal olarak bu seslerden ürkerdi. II. Meşrutiyet sonrasında İstanbul'da bulunan otomobil sayısı artmaya başladı. Özellikle resmi makamların hizmetinde kullanılmak amacıyla otomobil getirtiliyordu. Hemen her bakana bir otomobil tahsis edilmişti. Motorlu araçlar ordu hizmetinde de kullanılmaya başlandı. Bunun yanında, varlıklı kişiler de otomobil sahibi oldular. 1908-1914 yılları arasındaki dönemde, çoğu resmi olmak üzere, İstanbul'da 100-150 otomobilin bulunduğu tahmin ediliyor. Bkz. Yahdettin Engin, "Otomobile Eskiden 'Zatülhareke' Derdik", Hurriyet Tarih, 20 Ağustos 2003, s. 12-15.

215 İkdam, 26 Ocak 1914.

216 Elektrikli tramvayların yeni işlemeye başladığı bu döneminde kazalar yanında bazı garip olaylar da cereyan ediyordu. Böyle bir olay İkdam gazetesinin satırlarına şöyle aksetmişti.

"Dün Tepebaşı Tatavla hattında işleyen 8 numaralı tramvaya Pavlovic namındaki bir şahıs binmiş ve boş olan kadınlar kısmına oturmuştur. Tramvay Ağacamı mevkiine geldiğinde, bir müslüman hanım tramvaya binmek istemiş kondüktör Pavlovic'e erkekler tarafına geçmesini ihtar ettiğinde Pavlovic hiddetlenerek arabanın ön camını kırmakla beraber, bir takım münasebetsiz sözler söylemeye başlamıştır. Bu gürültü üzerine etrafının yüzlerce kişi tramvayın etrafına toplanmıştır. Mesele polisin müdahalesini gerektirecek bir hale geldiğinden Beyoğlu Polis Müdüriyeti Komiser Muavini İbrahim Bey, Pavlovic'e tramvaydan inmesini nezaketle ihtar etmiştir. Merkum Italya tebaasından olduğunu söyleyerek bağırıp çağırmaya başlayınca, polis müdüriyetine götürülmüştür. Orada dahi tahrik edici hareketlerine son vermeyen Pavlovic hakkında kanuni muamele başlatılmıştır". Bkz. İkdam, 23 Şubat 1914.

MAÇKALILARIN ŞİKÂYETLERİ

Elektrikli tramvayların işlemeye başlaması İstanbullular için tabii olarak kara ulaşımına bir kolaylık getirmişti. Özellikle de atların ordu hizmetine alınmasından dolayı bir süredir atlı tramvaylar da çalışmadığından kara ulaşımı çekilmez hale gelmişti. İşte elektrikli tramvaylar bu şekilde önemli bir boşluğu doldurmuş oluyordu. Tabii bu ulaşım kolaylığı tramvayın işlediği semtler için geçerliydi. Bazı semtlerde hiç tramvay olmadığından bu semtler ahalisi zaman zaman yetkililere başvurup kendi mahallelerine de tramvay yapılması taleplerini bildiriyorlardı. Bunun yanında bir de tramvay rayları döşendiği halde çalışmayan hatlar vardı ki, buraların sakinleri, daha fazla şikâyetçi idiler. Bu konuda en fazla yakınan kesim ise Beşiktaş, Maçka ve civarında oturan ahali idi. Yapımı biten hatların işlememesi onları bir hayli sıkıntıya sokuyordu. Nitekim çareyi Dâhiliye Nezareti'ne başvurmakta buldular.

9 Ekim 1915 tarihli dilekçelerinde Beşiktaş ve Maçka ahalisi şu hususlara değinmişlerdi: "Sakini olduğumuz Şenlikdere, Süleymaniye, Ekmekçibaşı mahalleleri 1.000 hane ve 7.000 nüfusa sahip, Maçka, Dolmabahçe, Akaretler, Ihlamur caddeleri arasındaki sahayı kapsayan Beşiktaş'ın en kalabalık semtidir. Ancak nakil vasıtaları konusunda çok müşkülat çekmekteyiz. Elektrikli tramvayın Nişantaşı'ndan Valdeçeşmesi, Akaretler yoluyla Beşiktaş hattına bağlanması hakkındaki kararın uygulanmasını memnuniyet ve şükran hisleriyle beklemekte idik. Bu hattın Harbiye Mektebi, Nişantaşı, Maçka Kışlası kısmı yapımı 1,5 yıldır tamamlandığı halde henüz hiçbir sebebe dayanmayarak işletilmemektedir. Ayrıca Beşiktaş hattı çalışmaları da yarım bırakılmıştır. Bu durum umudumuzu kırmış, zarar görmemize yol açmıştır. Binlerce hane nüfus ve sakin, işyerlerine ve tedavı amacıyla hastanelere gıdıp gelmek zorundadırlar. Bunların yolun çalışmamasından çektikleri sıkıntı had safhadadır. Ayrıca, evlatlarımızın okula gıtmek için yazın sıcakta kışın ise kar, yağmur ve soğukta maruz kaldıkları ve kalacakları zorluklar hatıra geldikçe bu inşaatın tehir edilmesine teessüf etmemek mümkün değildir. Yaptığımız soruşturma neticesinde elde ettiğimiz bilgiye göre hat inşaatının yarım bırakılması güzergâh ve caddenin genişliği konusunda Şehremaneti ile tramvay şirketi arasında çıkan ihtilaftan kaynaklanmaktaymış. Hâlbuki bu tür ihtilaflar teferruattan olması gereken konulardır. Esas olan halkın işinin görülmesidir. Bunu da Nafia Nezareti yapabilir. Nakil vasıtalarından mahrumiyetten dolayı şimdiye kadar duçar olduğumuz zarar ve müşkülatın lütfen dikkate alınmasını talep ediyoruz. Buna göre, hiç olmazsa evvela 1,5 seneden beri her türlü inşaatı ve noksanları tamamlandığı halde henüz çalışmaya başlamayan Harbiye Mektebi-Nişantaşı-Maçka hattının bir an önce işletilmesi, daha sonra da hattın Maçka'dan Beşiktaş'a kadar uzatılması temennimizdir"[217].

Beşiktaş ve Maçka ahalisinin bu talebi Dâhiliye Nezareti tarafından Şehremaneti'ne duyuruldu. Esas itibariyle Şehremaneti buradaki durumun farkındaydı ve elde olmayan bir takım sebepler bu gecikmelere yol açıyordu. Sıkıntının asıl sebebi savaş dolayısı ile bir takım malzemelerin ülkeye girişinde yaşanan zorluklardı. Maçka hattı semt ahalisinin de beyan ettiği gibi gerçekten tamamlanmıştı. Fakat askeri ihtiyaçlar bazı başka hatların daha önce işlemeye başlamasını gerektiriyordu. Nitekim burada da böyle olmuş, askeri yetkililer Sirkeci ve Demirkapı'dan Yalıköşkü iskelesine giden tramvay hattının bir an önce işlemeye başlamasını istemişlerdi. Hal böyle olunca burada ihtiyaç duyulan havai nakil hatları Maçka hattından sağlanmış, dolayısı ile Maçka tramvayı hizmete girememişti. Ayrıca daha önemli bir sıkıntı da vardı. Yine harp sebebiyle Avrupa'da imal edilip kati kabulü yapılan 150 kadar tramvay

---

217 BOA, DH.UMVM, no. 105/4.

vagonunun İstanbul'a getirtilebilmesi mümkün olmuyordu. Elde bulunan vagonlar ise işlemekte olan hatların ihtiyacını bile zorlukla karşılıyordu. Dolayısı ile bu mahzurlar giderilmeden Harbiye-Maçka hattının çalışması mümkün olmayacaktı. Diğer meseleye gelince, Maçka'dan Beşiktaş'a kadar olan hattın güzergâhının belirlenmesinde bazı sıkıntılar yaşanmıştı. Güzergâha tesadüf eden yerlerden bazıları Hazine-i Hassa'ya, bazıları da vakıflara ait olduğundan bunların istimlâkinde zorluklar yaşanıyordu. Bu konuyla ilgili hukuki süreç tamamlanınca ancak bu hattın inşaatına başlanabilecekti[218].

Görüldüğü üzere 20. yüzyılın başlarında tramvay İstanbullular için önemli ve vazgeçilmez bir ulaşım aracı nitelığinde bulunuyor ve insanlar bu ulaşım aracına sahip olma gerekliliğine şiddetle inanıyorlardı.

TRAMVAY ŞİRKETİ ÇALIŞANLARININ ASKERLİK MESELESİ

Bu arada Birinci Dünya Savaşı'nın zor dönemlerinde ordunun asker ihtiyacı da giderek artıyor, devlet taze kuvvete ihtiyaç duyduğundan yeni asker kadroları oluşturmaya uğraşıyordu. İşte bu kapsamda, 1916 yılı Eylül ayında, ülkedeki birçok şirket çalışanları ve bu arada tramvay şirketi çalışanları askere çağrıldılar.

218 *BOA, DH.UMVM. no. 105/4.*

Bunların birçoğu kamu hizmeti yaptıkları gerekçesiyle daha önceki yıllarda askerlik hizmetlerini tecil ettirmişlerdi. İşte bu defa tecil imkânı kaldırılıyor, şirketlere tebligatta bulunularak fiziki durumları askerlik hizmetine müsait olan çalışanların askere alınacağı, bunların yerine başka elemanlar tedarik edilmesi gerektiği hatırlatılıyordu.

Harbiye Nezareti tarafından yapılan bu tebligat tramvay şirketine de ulaştı. Şirket bu gelişme karşısında rahatsız olmuştu. Zaten işletme işleri bin bir sıkıntı içinde sürdürülebiliyordu. Bir de işe yarar elemanları askere alınırsa tramvay seferlerinin sürdürülmesi mümkün olmayabilirdi. Bu endişe ile Şehremaneti'ne başvurularak tramvay çalışanlarının askere gitmeyip işlerine devam edebilmelerinin sağlanması istendi.

Şehremaneti bu talebi doğal karşılamıştı. Çünkü tramvay şirketi olsun, diğerleri olsun kamu hizmeti yapan müesseselerdi. Bunlar halkın gündelik hayatının idamesi için lazım gelen her türlü önemli ve zaruri ihtiyaçların giderilmesi için hizmet vermekteydiler. Dolayısı ile İstanbul şehri için vazgeçilmez önem arz etmekteydiler. Bu şirketlerde çalışan müstahdem ise uzun yılların getirdiği bir bilgi birikimi ve tecrübeye sahiptiler. Onların askere alınması halinde yerlerine ikame edileceklerin aynı hizmeti verebilmeleri mümkün değildi. Esas itibariyle Harbiye Nezareti bu gerçeği kabullendiği için daha önceki dönemde bu çalışanların askerliklerinin teciline imkân tanımıştı.

Son zamanlarda halkın gündelik ihtiyacı iyice çoğaldığına göre, bu ihtiyacın giderilmesinde önemli rol oynayan tramvay şirketi veya diğer şirketler çalışanlarının askere alınmaları işleri oldukça aksatacaktı. Bu durumda bu şirketlerin işlerini tamamen askıya almaları söz konusu olabilirdi. Hele şehrin tek ulaşım aracı olan tramvayların çalışmaması şeklinde bir sonuç verecek bu askere alma hadisesinin telafisi imkânsız zararları olabilirdi. Mesela, kısa bir süre içinde yetişmesi veya tedariki imkânsız olan vatmanların askere alınması tramvayların işlememesi ile eş anlamlı idi.

Şehremaneti bu gerekçeleri ileri sürerek, zaten savaş dolayısı ile bir hayli zor durumda bulunan, birçok ihtiyaçları giderilemeyen halkın yeni bir sıkıntıya daha sokulmaması için Harbiye Nezareti'nin anlayışını talep etmişti. Bu gerekçeler Harbiye Nezareti'nce de makul ve anlaşılabilir bulununca meseleye şöyle bir hal çaresi bulundu. Tramvay şirketi ile diğer şirketlerde istihdam edilip yaptıkları görev açısından yerleri doldurulamaz olanların askerlikleri tecil edilecekti. Ancak, ikinci derecedeki işlerde çalışıp eksiklikleri önem arz etmeyen müstahdemler askere alınacaklardı[219].

TRAMVAYLARDAKİ İZDİHAM

Atlı tramvaylarda olduğu gibi elektrikli tramvayların işlemeye başlamasından sonra yolcuların en çok şikâyet ettiği konuların başında tramvaylardaki izdiham geliyordu. Bu konudaki şikâyetler sık sık gazete sayfalarında da dile getiriliyordu. Mesela 1918 yılına ait 'Âti' gazetesinde bir okuyucu tramvaylardaki kalabalık ve sıkışıklıktan şikâyet edip çözüm olarak biletlere zam yapılmasını dahi önermişti: "Tramvaylarda izdiham pek fena bir şey. Pisliklerin yayılmasına yol açıyor. Halkımız da yaya yürümemeye alıştı. Küçücük bir yol için tramvaya biniyor. Binaenaleyh halkın kısa mesafelerde tramvaya binmelerini men için tramvay biletleri ücretine zam yapmalı. Fakat zam sözünden ürkmeyiniz. Yapılacak zamdan elde edilecek gelir sadece Sıhhiye Müdüriyet-i Umumiyesi'ne bırakılmalı. Böylece bulaşıcı hastalıklara karşı yapılan mücadeleye kaynak yaratılmış olur. Hem de halk ücretler pahalı olduğu için kısa mesafelerde tramvaya binmez ve izdiham azalır. Bu iki şey de genel sağlığa hizmet edecektir"[220].

219 BOA, DH.UMVM. no. 118/3.
220 Âti. 29 Nisan 1918.

Tramvayda izdiham

Gazete sütunlarına yansıyan diğer bir yakınma, Ramazan'da gece seferlerinin yapılmaması idi. Çok sayıda okuyucu Âti gazetesi idaresine gönderdikleri mektuplarda, diğer nakil vasıtaları Ramazan'da gece seferi düzenleyeceğini ilan ettiği halde tramvay şirketinin bunu yapmaması eleştiriliyordu. Gazete idaresi okuyuculara verdiği cevapta, bunun sebebini bilemediklerini, olsa olsa halkın ihtiyaç ve istirahatını istemedikleri şeklinde bir anlam çıkarılabileceğini ifade diyordu. Fakat şirket bunun böyle yürümeyeceğini bilmek zorundaydı[221].

Âti gazetesinin ele aldığı bir konu da, zaman zaman gündeme gelen kadınların tramvaylarda seyahati meselesi idi. Bilindiği üzere tramvaylarda kadınlara özel bir bölme ayrılması gerekiyordu. Fakat şirket bazen bu kurala uymuyor, kadın yolcuların azlığı gibi bir gerekçe ile, bazen erkeleri kadınların tarafına alıyordu. İşte gazete, "Tramvay arabalarında kadınların yeri" başlıklı yazısında bu konuyu işliyordu: "Kadınlarımızdan, son zamanlarda tramvaylarda vatmanların yanına kadınların bindirilmesinden şikâyet eden birçok mektup alıyoruz. Vatmanların kadınlara pek ziyada kötü muamele ettikleri ve hatta bazen edepsizce tecavüzlerde bulundukları çeşitli örneklerle ortaya konuyor. Bunlardan bir tanesini, vatmanların ne kadar edepsiz surette müslüman kadınlara hakarette bulunduklarına örnek olmak üzere aşağıda yayınlıyoruz:

221 Âti, 12 Haziran 1918.

"Geçenlerde karımla beraber Eminönü'nden Fatih'e gitmek üzere tramvaya bindik. Karım tramvaydaki izdihamdan dolayı vatmanın yanında durmaya mecbur oldu. Tramvay Sultanahmet'e geldiği zaman karımın tramvaydan indiğini gördüm. Hemen ben de atlayarak burada niçin indiğini sordum. Cevaben, vatman tarafından yapılan ve bu satırlarda zikri mümkün olmayacak kadar ağır bir azarlamadan söz etti. Hanımlarımıza karşı daima vaki olan bu gibi saldırı ve azarlamalar engellenemez mi? Mesela kadınları arabaların arka tarafına geçirmek kabil değil mi? Buna bir nihayet verilmesi için neşriyatta bulunmanızı rica ederim". Bütün bu şikâyetlerden çıkan sonuç, kadınların vatmanlar yanındaki yeri arabaların arka tarafına nakledilmelidir. Kadınlar arabaların arka tarafına, erkekler ön tarafına nakledilirse her türlü münasebetsiz haller men edilmiş olur"[222].

Bir başka okuyucunun şikâyeti şöyleydi: "Perşembe günü Taksım'e gidecektim. Tünel bozuk olduğu için Fatih-Harbiye hattında işleyen tramvaylardan bir asker arabasına bindim. 186 numaralı kondüktöre alelusul yirmiliği verdim. Biletçi parayı aldıktan sonra bilet kesmeden savuştu. Taksim'de vagondan inerken niçin verdiğim paraya mukabil bilet kesmediğini sordum. Cevaben, "Adam sen geldin ya! Bileti ne yapacaksın?", dedi. Israrım üzerine bileti verdi. Tramvay kumpanyasının gelirlerinin azlığından şikâyet edeceğine, böyle hırsız, terbiyesiz memurları istihdam etmesin"[223]. Biletçilerin bu tarz hareketleri yanında kalabalığı fırsat bilerek yankesicilik yapan hırsızların faaliyetlerine de rastlandığı oluyordu.

Tramvaylar hakkında genellikle şikâyetler yoğun olduğu halde bazen de tramvay çalışanlarını anlamaya ve onların hakkını vermeye yönelik yazılar çıkıyordu. Böyle bir yazıda tramvay çalışanları için şunlar yazılmıştı: "Tramvay vatmanları, özellikle kondüktörleri şayan-ı merhamet ve ekseriyetle namuslu, himayeye muhtaç insanlardır. Şafaktan evvel uyanırlar, gece yarısına yakın bir zamana kadar ayaküstünde, kalabalık arasında, bazen de tahriklere hedef olarak vazifelerini ifa ederler. Yahut etmek isterler. Bunların maaşı cüzidir. Hayat kendileri için bir eziyet silsilesinden ibarettir. Özellikle yeni kondüktörler henüz çocuktur. Bunlar biyolojik ihtiyaçlar içinde kıvranırlar. Vücutları layıkıyla gelişemez. Buna bir de halk ile tam manasıyla, temastan hâsıl olmuş pislığı, kirliliği, tozları, mikropları da ilave ediniz. Bunlar yıkanmaya ne fırsat bulurlar ne de imkân. Sabun pek pahalı, su yok, hele sıcak su zümrüdü anka kuşu gibi bir şey. Şu mübarek şirket vatmanlara, kondüktörlere sevabına her ay yarım kalıp sabun verse acaba bütçesi pek çok zarar görür mü? Bir de diğer bir temennimiz var. Hatların başında bu zavallılar için alelacele bir banyo hazırlansa, 5-6 tanesine bir soba, bir duş sıfonu kâfi gelir. Bu suretle birçok vatmanın belki hayatı kurtulmuş olur. Böyle birkaç banyo ihdası büyük külfetler gerektirmez. En fazla 1.500 lira ile bu yapılır. Şirket müstahdemlerine bu kadar hizmet etmezse memlekete olan alakadarlığı ispat edilebilir mi?"[224]

Birinci Dünya Savaşı'nın devam ettiği dönemde (1914-1918) tramvay seferleri aksamalarla da olsa devam etti. Seferlerin aksamasına yol açan en önemli problemden biri, kömür sıkıntısı dolayısı ile elektrik temininde çekilen güçlüklerdi. Bunun yanında savaş dolayısı ile uluslararası ulaşım yollarında gidiş gelişlerin sekteye uğraması, ticaret gemilerinin çalışmakta güçlük çekmeleri gibi sebepler, tramvaylar için yurt dışından gelecek malzemelerin İstanbul'a ulaşmasını engelliyordu. Mesela savaş başlamadan önce Almanya'ya sipariş edilen vagonların bir kısmı getirilememişti. Bu durumda yolcusu daha az olan hatlarda seferlere ara veriliyor, buralardaki vagonlar ve diğer aksam işlek hatların takviyesinde kullanılıyordu.

222 İkdam, 20 Haziran 1918.
223 İkdam, 21 Nisan 1918.
224 İkdam, 31 Mayıs 1918.

Mesela Kocamustafapaşa ve Yedikule tramvayları böyle durumlarda seferlerine ara verilen ilk hatlar oluyordu[225]. Bu arada bazı hatlarda da durakların sayısı azaltılarak yolcu izdihamı önlenmeye çalışılıyordu. Mesela Kabataş-Karaköy arasında Fındıklı durağı kaldırılmış, tramvaylar sadece Meclis-i Mebusan durağında yolcu alıp indirmeye başlamıştı[226]. Zaman zaman da tramvayların çalışma saatleri azaltılıyordu.

Bütün bu aksaklıklar bir tarafa, tramvaylar Birinci Dünya Savaşı boyunca çalıştı. Mondros Mütarekesi'nin imzalanması ile savaş durumunun sona ermesi ve bir takım malların kolay temin edilebilir hale gelmesi ile tramvay seferleri de giderek düzenli şekle dönüştü.

TRAMVAY ÜCRETLERİ

Tramvayın işlediği dönemler içinde şirketin zaman zaman Şehremaneti'ne ücretlerin arttırılması için başvurduğu Şehremaneti'nin de bunu geçiştirdiği vaki oluyordu. Esas itibariyle ücretlerin ne miktar olacağı şartnamede yazılı olduğundan taraflar şartname hükümleri dâhilinde meseleye bir çözüm buluyorlardı. Fakat Birinci Dünya Savaşı'nın olağanüstü şartları ve bunun sonucu olarak karşı karşıya gelinen yüksek enflasyon[227] ortamında tramvay şirketi maliyetleri karşılayamamaya başlamıştı. Dolayısı ile yolcu ücretlerine zam talepleri giderek artıyordu.

Birinci Dünya Savaşı'nın sonuna gelindiği 1918 yılı Kasım ayında, tramvay şirketi Nafia Nezareti'ne yeni bir başvuru yaparak, her türlü maddenin fiyatının arttığı bir ortamda işletme maliyetlerinin fevkalade yükseldiğinden, şirket gelirlerinin masrafları karşılayamadığından söz ederek yolcu ücretlerine üç misli zam yapılmasını istemişti. Bunun üzerine Nafia Nezareti, 21 Ocak 1911 tarihli mukavelenin 16. maddesini ileri sürerek meseleyi Şehremaneti'ne havale etmişti. Bu maddeye göre "Şirket mukavelede tayin olunan tarifeleri değiştirmek hakkına sahiptir. Ancak bu değişiklik Şehremaneti tarafından onaylanmadıkça yürürlüğe giremez" idi. Görüldüğü üzere ücretlere zam yapılması Şehremaneti'nin kabulü halinde mümkün olabiliyordu.

Şehremaneti zam meselesine olumsuz yaklaşınca, Aralık 1918'de tramvay şirketi bir takım sebeplere dayalı olarak işletmeye ara vermek zorunda kalındığını bildirdi. Nafia Nezareti bu gelişmeden rahatsız oldu. Çünkü Dersaadet Tramvay Şirketi imtiyazını alırken Şehremaneti'nin her türlü taleplerini yerine getirmek ve icraatlarda rızasını almayı mukavele gereği taahhüt etmişti.

---

225 Âti, 26 Mayıs 1918.
226 Ati, 21 Nisan 1918.
227 I. Dünya Savaşı yılları enflasyonun son derece yüksek olduğu bir dönemdir. Osmanlı Devlet İstatistik İdaresi'nin 2 kasım 1921 tarihinde hazırladığı bir raporda, 1914-1921 yılları arasında gerçekleşen enflasyon rakamlarına yer verilmiştir. Burada görülen ve % 1.200 veya % 1.700 oranında artışları ifade eden rakamlar, savaşın diğer sıkıntıları bir yana, toplumun geçim standartları açısından tam bir çöküş yaşadığını ortaya koymaktadır. İstatistik İdaresi'nin hazırladığı rapor, ana baba ve iki çocuktan oluşan 4 kişilik bir Osmanlı ailesini temel alarak, bu ailenin 7 yıllık bir sürede gıda, ısınma ve aydınlanma, kira, giyim ve diğer muhtelif harcamalarında meydana gelen fiyat artışlarını, hem rakamlarla ortaya koymuş hem de aynı dönemdeki enflasyon oranlarını göstermiştir. Rakamların gösterdiğine göre, 1914 yılı başında 225 kuruş olan dört kişilik bir ailenin toplam gıda harcamaları 1920 yılının ilk aylarında 3.048,85 kuruşa yükselmiş ve bu dönemde gıda maddelerinde enflasyon oranı % 1.255 olmuştur. Benzer şekilde, diğer dilimlerde de yüksek artışlar yaşanmıştır. Aynı dönem için ısınma ve aydınlanmada enflasyon % 1073, ev kirasında % 1767, giyimde % 847, diğer muhtelif harcamalarda ise % 475 olmuştur. Bütün hepsinin toplamı bir değerlendirmeye tabi tutulduğunda, 1914 yılı başında zaruri ihtiyaçları için ayda 500 kuruş harcamakta olan dört kişilik bir ailenin 1920'nin ilk aylarında 6.138,80 kuruş harcamak zorunda kaldığı ve bunun da % 1.127'lik bir enflasyon oranına tekabül ettiği görülmektedir. Bütün bu rakamlar şöyle bir gerçeği ortaya koymaktadır. Özellikle savaşın devam ettiği yıllarda enflasyonun etkisi çok yıkıcı olmuştur. Bu çerçevede en önemli gıda maddesi olarak ekmeğin okkası 1,25 kuruştan 16 kuruşa kadar çıkmıştır ki, bu durum, daha önceki yıllarda ekmekteki 5 paralık bir artışa bile tedirgin olan halkın alım gücünü kat kat aşmıştır. Diğer gıda maddelerinin fiyatlarında da benzer yükselişlerin meydana gelişi birçok sosyal felakete yol açmıştır. Özellikle dar ve orta gelirli insanlar buna direnememiş, ahlâkî çöküntü şiddetle kendini hissettirmiştir. Francala ekmek bir yana, insanlar süpürge tohumundan yapılmış ekmeği arar duruma gelmişlerdir. Diğer taraftan salgın hastalıklar da bu müthiş enflasyon ortamının bir başka neticesi olarak ortaya çıkmıştır. Bunun için bkz. Vahdettin Engin, "Son Dönem Osmanlı'da Enflasyon", Tarih ve Medeniyet, yıl 1997, sayı. 33, s.34-36.

Mukavele hükümlerinin yerine getirilip getirilmediğinin takip edilmesi ise hükümetin vazifesi idi. Şimdi tramvay işletmesinin tatil edilmesiyle sonuçlanan bu meselede şirket iddialarının ne derece haklı olduğunun belirlenmesi için konunun araştırılması gerekiyordu.

Konu araştırıldığında seferlerin durma sebebinin ücretlere zam yapılmaması değil, İstanbul'da meydana gelen kömür buhranı olduğu anlaşıldı. Kömür olmayınca elektrik üretimi yapılamamış, dolayısı ile tramvay seferlerine ara verilmişti. Esasında çalışmayan sadece tramvaylar değildi. Birçok tren seferi de bu yüzden yapılamıyordu. Şehremaneti konu ile ilgili yorumunda şu hususlara değinmişti: "İstanbul şehri pek geniş olup mahalleleri de birbirinden hayli uzak mesafededir. Bundan dolayı nakil vasıtalarının çoğalmasına büyük ihtiyaç vardır. Bilhassa Istanbul ve Beyoğlu tarafının yegâne nakıl vasıtası olan tramvaylara duyulan ihtıyacı belirtmeye gerek yoktur. Şımdi bunlar çalışmadığına göre ahalinin vasıtasızlık yüzünden maruz kaldığı mahrumiyeti telafi etmek Şehremaneti'nin görevidir. Dört seneden beri devam eden harp ve bunun yanında çıkan yangınların getirdiği felaketler yüzünden devlet memurları ve fakir halk yerlerini terk ederek uzak yerlerde ikamet etmeye başlamışlardır. Memurların vazifeleri başına gelmeleri vasıtasızlık yüzünden pek güç olmaktadır. Fakir halk da vasıtasızlıktan bezmiş durumdadır. Bunların derdıne çare bulmak hükümetin görevidir. Bu amaçla gösterilen çabalar sonucu, Safranbolu ve civarındaki ocaklardan temin edilen bir mıktar kömur elektrik şirketine verilmiştir. Fabrikanın elektrık üretmeye başlamasıyla tramvay şirketine de elektrik verilecek ve seferler tekrar başlayacaktır. Bu arada şirket ücretlere üç misli zam yapılması talebinde ısrarcı olmaya devam etmektedir. Fakat şirket öncelikle seferlerin yenıden başlamasını sağlamalıdır. Ücret meselesi ancak ondan sonra ele alınabilir"[228].

Şehremaneti'nin yorumunda belirttiği gibi öncelikle seyrüseferin sağlanması gerekiyordu. Sonuçta 1918 Aralık ayından 1919 Ocak sonuna kadar yaklaşık iki ay seferler yapılamadı. Bundan sonra tramvaylar işlemeye başladıysa da, zam yapamayan şirket bir hayli gönülsüz hareket ediyordu. Şehremaneti'nden olumlu bır cevap alamayınca tramvay şirketi bu defa 1919 Şubat'ında Fransız işgal kuvvetleri komutanlığına[229] başvurdu.

Fransız işgal kuvvetleri komutanlığı, meseleyi Osmanlı Hükümeti'ne danışma ihtiyacı hissetmeden, ıkinci mevkı ücretlerde % 300, birinci mevki ücretlerde de % 500 zam yapılmasına karar verdi. Konunun tartışılmasının önüne geçmek amacıyla bir oldu-bitti yaratılıp zamlı tarifeler gazetelerle ilan edildi. Ancak ondan sonra hükümet de zamdan haberdar edildi. Böylece tramvay şirketi ile hükümetin alakasının kesilmesi gibi gayri tabıi bir hal ortaya çıkmış oluyordu.

Bu durum bir süre devam etti. Bu arada İstanbul halkı zamlı tarifeden yolculuk yapmaya devam ediyordu. Fakat esas taraflar olarak şirketle hükümetin diyalogsuzlukları devam edemeyeceğinden, şirket eski münasebetlerin yeniden başlatılması hususunda hükümete başvurdu. Zaten hükümet de meselenin bir hal yoluna konulması taraftarıydı. Çünkü zamlı tarifeden yolculuk yapan halk bir hayli mağdur durumdaydı. Özellikle ikinci mevki ve uzak yolculuklarda ödenen ücret aşırı idi. Mesela Fatih'ten Pangaltı'ya veya Eminönü'nden Bebek'e kadar yalnız gidiş, ikinci mevki için 8 kuruş, birinci mevki için 16 kuruş idi. Buralara seyahat edecek yolcular yaya gidemeyeceklerine göre bu ücretleri çaresiz bir şekilde ödemek zorunda kalıyorlardı.

---

228 BOA, DH. UMVM. no. 89-5.

229 Bu esnada Birinci Dünya savaşı sona ermiş, 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi imzalanmış ve 13 Kasım 1918'den itibaren İstanbul İtilaf Devletleri tarafından işgal edilmişti. Şehri işgal eden güçler, devlet dairelerine el koydukları gibi kurdukları İşgal Kuvvetleri Kumandanlığı aracılığı ile şehrin idaresinde söz sahibi hale gelmişlerdi. Fahri Belen, Türk Kurtuluş Savaşı, Ankara 1973, s.24-28.

İşte bu duruma bir çare bulunması gerekiyordu. Esas itibariyle şirket de zor durumdaydı ve gelirleri giderlerini karşılayamıyordu. Tabii bu durumda ücretlerden geriye dönüş yapıp harp öncesi tarifelerin şirkete kabul ettirilmesi söz konusu olamazdı. Ama en azından ikinci mevkide seyahat eden fakir halkın ve uzak mesafeye gidenlerin daha az ücret ödeyeceği bir yöntem arayışına gidildi. Bu şekilde hem şirketin mağduriyeti önlenecek, hem de ahaliye mümkün mertebe uygun şartlar temin edilecekti. Bulunan çözüm şöyleydi: Kısa mesafelerde halen tatbik edilen zamlı ücretler muhafaza edilecek, fakat uzak mesafe ücretlerinde indirime gidilecekti.

Şirket yetkilileri ile yapılan görüşmeler neticesi bu yöntem kabul edildi. Fakat kısa mesafe yolculuk yapanları da gözetmek gerekiyordu. Dolayısı ile birinci, ikinci ve üçüncü kıtalar aynı ücreti ödeyecekler, dördüncü kıtanın ücreti ayrı olacaktı. Bunun yanında beşinci, altıncı ve yedinci kıtalar da birleştirilip bunlar için yalnız bir kıta ücreti alınacaktı. Yani en uzun mesafe olan yedinci kıtaya giden bir yolcu, sadece dördüncü kıta ücreti ödeyecekti.

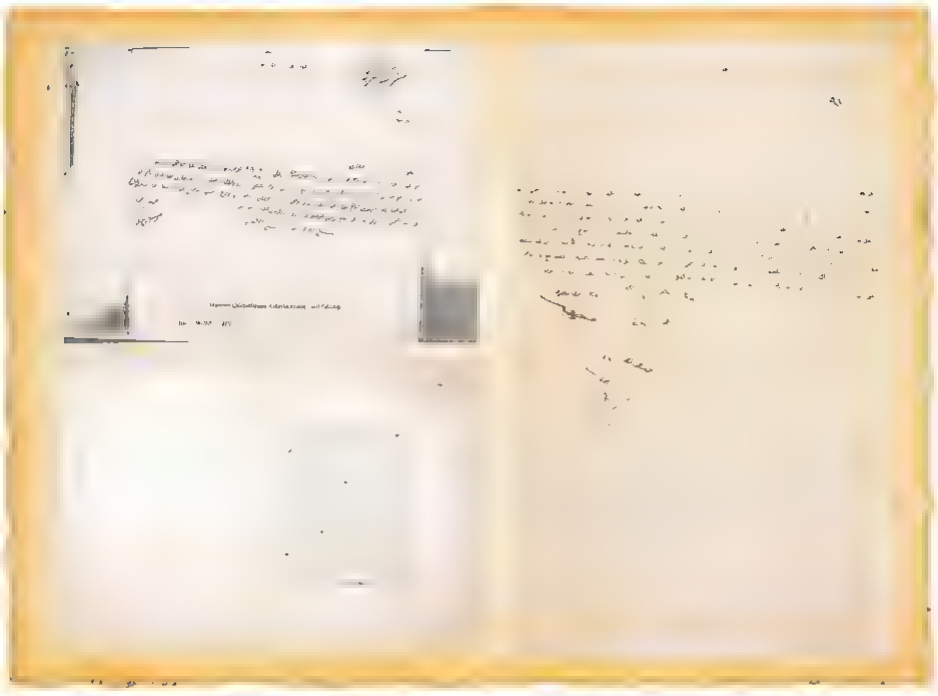
Bu yeni tarife çerçevesinde hâlihazırda ikinci mevkide dördüncü kıta sonuna kadar giden bir yolcu 5 kuruş yerine 4 kuruş ödeyecekti. Yine ikinci mevki yolcusu yedinci kıtaya seyahat ederse 8 kuruş yerine 5 kuruş verecekti. Birinci mevki için kıta adedi dikkate alınmayarak, ikinci mevki ücretine seyyanen 2 kuruş ilave edilmesi şeklinde bir uygulama yapılacaktı. Bu durumda birinci mevkide seyahat edeceklerin ücretleri ikinci kıtadan itibaren, kıtaların artmasına ters orantılı olarak ücretin azalması gibi bir hal almıştı. Mesela birinci mevkide en uzak mesafeye giden yolcudan eskiden 16 kuruş alınırken şimdi 7 kuruş alınacaktı[230].

Görüldüğü üzere yeni tarifede ikinci mevki için sadece uzun mesafe yolculuklarda indirim yapılmışken, birinci mevkide indirim bütün mesafelerde geçerli olmuştu. Bunun sebeplerinden biri daha önce zam yapıldığında, ikinci mevki ücretlerin % 300 arttırılmasına karşılık bu artışın birinci mevkide % 500 olması idi. Dolayısı ile indirim birinci mevki için daha yüksek tutulmuştu. Bunun yanında ikinci mevkide kısa mesafelerde fazla indirim yapılmazken, kısa mesafeye gidecek olup imkânları sınırlı olanların gerekirse yürüyebilecekleri hesap edilmişti. İndirimli yeni tarife ile harpten önceki yolcu ücretlerine yaklaşık % 150 ile 200 zam yapılmış oluyordu. Bu da gerekli idi. Çünkü önceki şirket 375 bin lira açık vermişti. Bu açığın devam etmesi hizmetlerin durması anlamına geleceğinden söz konusu fiyat ayarlamaları zaruri görülmüştü.

İŞGAL YILLARINDA TRAMVAY İŞÇİLERİNİN GREVİ

Tramvay işçileri, 1920 yılında ücretlerinin arttırılması ve diğer bazı taleplerinin de yer aldığı isteklerini kabul ettirmek amacıyla, aynı şirket grubu (SOFİNA) bünyesinde bulunan Tünel işçileri ile müşterek olarak greve gitmişlerdir. İşçiler greve çıkmadan önce, taleplerinin yer aldığı bir dilekçeyi 1920 Nisan'ında şirket müdüriyeti ile Nafia Nezareti'ne sunmuşlardır. Şirket, bu hususlara dair Belçika'da bulunan merkezinden fikir almak zorunda olduğunu öne sürerek 13 günlük mühlet istemiştir. Fakat aradan 22 gün geçmesine rağmen herhangi bir cevap alamayan işçiler, şirket ve nezaret nezdinde teşebbüslerini tekrarlamışlardır[231].

230 BOA, ŞD, 513/17.
231 İleri, 13 ve 17 Şaban 1338.



Tramvay çalışanlarının askerliklerinin tecil edildiği İşgal döneminde İstanbul tramvaylarını Fransızların işletme girişimleri

Mektep talebelerinin tramvaya biletsiz olarak zorla bindikleri

İşçilerin talepleri arasında öncelikli olarak ücretlerin arttırılması, günlük çalışması süresinin 8 saat olması ve haftada 48 saat çalışmak suretiyle bir gün hafta tatili yapılması gibi hususlar yer almaktadır. Meseleye çözüm bulmak amacıyla Şehremaneti Şirketler Komiseri Nebil Bey'in başkanlığında oluşturulan ve Nafia Nezareti adına Turuk ve Maabir Şubesi Müdürü Ferit Bey ile şirket ve işçi temsilcilerin yer aldığı komisyonda şiddetli tartışmalar cereyan etmiştir. Şirket temsilcileri bazı küçük isteklere muvafakat etmekte, fakat esas tartışma sebebi olan günde 8 saat çalışma ve haftada 1 gün tatil konusunu katiyetle kabul etmemektedirler. Ücret konusunda ise işçilerin 150 kuruşluk yevmiye talebine karşılık şirket en fazla 140 kuruş verebileceğini beyan etmektedir. Taraflar arasında uyuşma hâsıl olmayınca işçiler grev ilan edeceklerini söylemişler, şirket temsilcileri ise bu takdirde dışarıdan amele tedarik ederek ulaşım araçlarını çalıştıracaklarını belirtmişlerdir. Netice itibariyle anlaşmazlık devam etmiş ve işçi temsilcileri 11 Mayıs 1920 tarihinde grev ilanına karar vermişlerdir. Bu münasebetle Tramvay ve Tünel Kumpanyaları Amelesi Heyet-i Müttehidesi bir beyanname neşrederek grev yüzünden ahalinin maruz kalacağı zorlukları takdir etmekle beraber, bu surette harekete mecbur kaldıkları için kendilerinin halk tarafından mazur görüleceklerine inandıklarını duyurmuştur[232].

232. İleri, 21 ve 22 Şaban 1338.

Tramvay biletçisi

11 Mayıs 1920 tarihinde başlayan grev ilk günden itıbaren kamuoyunun dikkatini çekmiştir. Gerek tünelin, gerekse tramvayın halkın günlük hayatı ile iç içe olan taşıt araçları arasında yer almaları hasebiyle, grev gazete sayfalarında kendine önemli bir yer bulmuştur. Bu arada tünelin ve tramvayların işlememesi yüzünden işlerine gitmekte güçlük çeken halk da grevin bir an önce bitmesini beklemeye koyulmuştur.

İşçi temsilcileri ise taleplerini kamuoyuna duyurarak haklılık kazanmaya çalışmaktadırlar[233]. Bu çerçevede, ücretlerin arttırılması, günde 8 saat mesai, haftada 1 gün tatil gibi esasa taalluk eden talepleri yanında diğer isteklerini de duyurmuşlardır. Buna göre ameleye ait yardım sandığı hesaplarının amele tarafından tayin edilecek temsilciler tarafından teftiş edilmesi, çalışanlardan biri kaza neticesi sakat kalırsa veya çok uzun süre kumpanyaya hizmet ederek yaşlanırsa kendisine münasip miktar bir tazminat ödenmesi, ameleden birinin vefatı halinde yardım mahiyetinde para verilmesi, hastalıklarını kumpanya doktorunun raporuyla ispat eden her ameleye yevmiyesinin tamamen verilmesi, ceza alması gereken ameleler için oluşturulacak komisyonda hükümet komiseri ve iki şirket temsilcisi yanında bir de işçi

233 Tünel ve tramvay işçilerinin bu grevi sırasında Sosyalist Fırkası'nın işçileri yönlendirmede önemli bir paya sahip olduğu görülmektedir. Nitekim Fırka lideri H. Hilmi Bey'in grevin ilerleyen safhalarında işçi haklarının savunulması için basın ve resmi kanallar nezdinde çeşitli girişimler yaptığı görülecektir.

bulunması, gayri meşru sebeplerle işten çıkarılanların haricinde görevine son verilmiş olan işçilerin yeniden işe alınması gibi bir kısmı kabul edilen bazı taleplerde bulunmuşlardır. Bu arada şirket, grevi Belçika'daki merkezine duyururken, olay hakkında kendi bakış açısını yansıtan bir beyannameyi gazetelere göndermiştir. Burada işçiye teklif edilen ücret zammı yanında, bedava sağlık hizmeti, ilaç ve elbise verilmekte bulunulduğu, ayrıca hastalık halinde ve 10 günlük izin döneminde ücretlerin ödenmeye devam edildiği hatırlatılmıştır. Diğer taraftan Dâhiliye Nezareti, halkın ve bilhassa memurların nakliye araçlarından mahrum kalmaması için tavassutta bulunmasını Sadaret vasıtasıyla Nafia Nezareti'ne duyurmuştur[234].

Grev devam ederken Şehremaneti Şirketler Komiseri Nebil Bey ile şirket ve amele temsilcileri arasındaki görüşmeler de sürmektedir. Tünel ve tramvay işçileri daha önceki taleplerinde ısrar etmektedir. İşçilere göre Versay Barış Konferansı amelenin günde 8 ve haftada 48 saat çalışmaları hususunu kabul etmiş ve her ülkenin buna uymasını tavsiye etmiştir. Aynı şekilde yakın dönemde New York'ta toplanan Cemiyet-i Akvam da benzer bir karar alarak bütün medeni ülkelerde çalışma saatlerinin günde 8 ve haftada 48 saat olarak tatbik edilmesinin daha yararlı olacağını ilân etmiştir. İşçiler, kendilerinin de medeni bir ülke ahalisinden bulunmaları hasebiyle aynı haklardan faydalanmalarından daha tabii bir şey olamayacağını ileri sürmektedirler. Yevmiyenin 150 kuruşa yükselmesi meselesine gelince; işçilere göre hayat şartları nazarı itibara alındığında, bu miktar, kumpanyanın ileri sürdüğü gibi azami olmaktan öte asgari düzeyde bile değildir. Şirketin aylık net kârı 70.000 lirayı bulmaktadır. Kendi istekleri ise şirkete ayda sadece 10 bin liralık bir yük getirecektir. Dolayısı ile şirket, kârın çok az bir kısmından vazgeçmekle meseleyi halletmiş olacaktır. İşçiler grev uzun sürse de dayanacak güçleri olduğunu, çünkü Avrupa'daki işçilerin desteğini almış bulunduklarını ileri sürmektedirler. Bu arada resmi makamların greve karşı tavır almasından ve işçileri dağıtmaya çalışmasından şikâyetçi olmaktadırlar[235].

Resmi makamlara göre ise grevci işçiler arasında çalışmak isteyenler bulunmaktadır. Hatta bunlardan 70 kadarı şirket ile müzakere ettikten sonra çalışmaya karar vermişler, fakat grevciler tarafından engellenmişlerdir. Bununla beraber zabıta bu sırada herhangi bir müdahalede bulunmamıştır. Tünel ve tramvay amelesinden greve kalkışanlar 700 kişi olmakla beraber esas olarak grev hakkı bulunanlar 240 kişidir. Diğerleri yeni işçi olduklarından grev yapmaya salahiyetli değildirler. Şirket bunlar hakkında kanuni takibat yapılması için polis müdüriyetine başvurmuştur. Şirket diğer taraftan da işletmeye geçilmesi için gayret göstermektedir. Bu amaçla fabrika ustabaşılarından Mösyö Baranje'yi Şişli deposundaki bir tramvayı çalıştırmak ve sefere çıkmakla görevlendirmiştir. Fakat Baranje vatmanlığı bilmediği için tramvayı işletir işletmez teller tutuşmuş ve vagon da bütünüyle yanmıştır[236].

234 İleri, 23 Şaban 1338.
235 İleri, 23 Şaban 1338.
236 İleri 24 Şaban 1338.

Fatih - Harbiye Tramvayı

Tramvay ve tünel grevi uzadıkça kamuoyu nezdinde işgal ettiği mevki de gittikçe önem kazanmaktadır. Artık sadece şirket değil, bu olaydan etkilenen herkes grev ile alakadar bulunmaktadır. Uç günden beri İstanbul'un en işlek caddeleri tramvayların hummalı faaliyetleri yerine, yaya yürüyen insanların akınına sahne olmaktadır. Bu arada Tünel de işlemediği için Yüksekkaldırım'dan Beyoğlu'na çıkanların sayısı bir hayli artmıştır. Bu itibarla herkes grevin ne zaman biteceğini merak etmektedir. Grevciler taleplerinin haklı olduğunu ileri sürerek bunları elde etmeye kararlı bulunduklarını dile getirmekte, şirketin bazı propagandacıları kullanarak aralarındaki birliği bozmaya çalıştığını fakat bunu başaramayacağını söylemektedirler. Şirket ise grevi başarısızlığa uğratma gayretlerine devam etmektedir. Bu amaçla polis müdüriyetine başvuru yapılmış ve çalışmak isteyen işçilere mani olunduğu ileri sürülmüştür. Fakat zabıtanın grevciler arasına girip "Çalışmak isteyen var mı?" sorusuna "Hayır" cevabı alınmıştır. Şişli deposunda yanan vagonun şirket aleyhine bir hava yarattığı anlaşılmaktadır. Bu haberin duyulması halkın da endişelenmesine yol açmış, işinin ehli olmayan kimselerin kullanacakları tramvaylara binilemeyeceği şirkete hatırlatılmıştır. Polis müdüriyeti ise amelenin taleplerini kabul ettirmek için şirket nezdinde girişimlerde bulunacağını beyan ederek grevcilerin çalışmaya başlamalarını istemiştir. Fakat işçiler taleplerinin neticesi alınmadan çalışmaya başlamaları durumunda hiç bir şey elde edemeyeceklerini beyan etmişler, bu arada yeni bazı isteklerde bulunmuşlardır. Buna göre, grev dolayısıyla kimsenin işine son verilmemelidir. Talepleri 1 Mart tarihinden itibaren geçerli olmalıdır. Grevde geçen günlerin ücreti ve işçilerin yaptığı masraflar şirket tarafından ödenmelidir. İşçiler grevden mağdur olan halka yönelik yeni bir beyanname de neşrederek, o ana kadar 70-90 kuruş gibi cüzi bir ücretle günde 16 saat çalışmak zorunda kaldıklarını, buna rağmen şirketin en ufak bir kusur halinde yevmiyeyi 45 kuruşa indirdiğini, bu kadar para ile ev geçindirmenin mümkün olmadığını, kuru ekmeği gözyaşları ile ıslayarak çocuklarına yedirdiklerini, şirketin ise bu durumlarını bildiği halde tedbir almadığı gibi üstelik kendileriyle alay ettiğini, fakat artık tahammüllerinin kalmadığını, aç kalmaktan bıktıklarını, şirketin 150 kuruş yevmiyeyi kendilerine çok gördüğünü beyan etmişler, tünel ve tramvayın çalışmamasından dolayı halktan özür dilemişlerdir[237].

Grevin beşinci gününde, Nafia Nazırı Vekili Osman Rıfat Paşa işçi temsilcileri ile şirket müdürünü davet ederek tarafları uzlaştırmaya ve grevi bitirmeye çalışmıştır. Nafia Nezareti grevin yasalara uygun olarak yapıldığı düşüncesindedir. Fakat çalışmak isteyen amelelere engel olunmaması gerektiğini işçi temsilcilerine duyurmuştur. Bu arada grevi sona erdirebilecek önemli bir gelişme olmuştur. Şirket Nezarete başvurarak işçilerin taleplerini karşılayabilmek amacıyla gerekli mali imkânın oluşturulabilmesi için Tünel ve Tramvay ücretlerine zam yapmak istediğini duyurmuştur. Bu istek yerinde bulunmuş, 16 Mayıs 1920 tarihli Meclis-i Vükela kararıyla Tünel ücretleri ortalama % 25 artırılarak birinci mevki için 2,5 ve ikinci mevki için 1,25 kuruşa yükseltilmiştir[238].

Tramvay ve Tünel işçilerinin grevinin altıncı gününde belirli bir çözüm aşamasına gelindiği görülmektedir. Nitekim grevcileri temsilen bir heyet Sadrazam Damat Ferit Paşa'ya müracaat ederek haklarının korunması için hükümetin tavassutunu istemiştir[239]. Bunun üzerine Sadrazam, Nafia Nazır Vekili Osman Rıfat Paşa ile kumpanya yöneticilerini çağırarak iki ayrı taraf olarak işçilerin ve şirketin iddialarını dinlemiştir. Bu müzakereler neticesinde Ferit Paşa işçilerin isteklerini kumpanya yöneticilerine kabul ettirmiştir. Bu suretle tarafların arasında uyuşma olunca 17 Mayıs 1920 tarihi itibariyle grevin sona erdirilmesine karar verilmiştir.

237 İleri, 24 Şubat 1338.
238 İleri, 25 Şubat 1338.
239 BOA, DUİT, dosya no. 18 gömlek no. 4-6; MVM, no. 254, hüküm 102, BEO, Nafia Giden, no. 347344; Düstur, ikinci tertip, c. XII, s. 85-86. Tramvay ücretleri ise şu şekilde tespit edilmiştir: Birinci mevkide 5 kuruşluk biletler 8 kuruşa, ikinci mevkide 2 kuruşluk biletler 100 paraya, 5 kuruşluk biletler 6 kuruşa yükseltilmiştir

İşçi taleplerinin büyük oranda kabul edilmesi ile neticelenen grev sonunda mutabakat sağlanan hususlar şunlardır: İşçilerin üzerinde en fazla ısrar ettikleri hafta tatili ile günlük çalışma saati meselesi halledilmiş, bu suretle işçilerin günde 9 saat çalışmasına ve haftada bir gün tatil yapmalarına karar verilmiştir. Yevmiyeler ise yine işçilerin isteği doğrultusunda ortalama 150 kuruşa yükseltilmiştir. Bu rakam kıdem durumuna göre bir miktar daha az veya daha yüksek olabilecektir. Bununla beraber altı günlük grev süresince işçiler çalışmadıkları için bu günlerin ücreti kendilerine ödenmeyecektir[240].

Grevin bu şekilde neticelenmesi üzerine 'İleri' gazetesinde yayımlanan "Böyle mi olacaktı?" başlıklı bir yazıda Tünel ve tramvay ücretlerine yapılan zam şiddetle eleştirilmiştir. Zavallı şehir halkı her gün pahalılaşan hayat şartları yüzünden zaten perişan olmuşken bir de, şirket tarafından ihmal edilmiş işçi haklarının, biletlere zam yapılmak suretiyle halkın parasından verildiği iddia edilen yazıda, şirketin bu işten hiç bir fedakârlık yapmayarak kolayca sıyrıldığı belirtilmiştir. Gazeteye göre, işçilerin öteden beri geçim sıkıntısı çektikleri bir vakıa olmakla beraber, bu mesele kumpanyanın kendi kazancının az bir kısmından vazgeçmesi ile çözülebilirdi. Hükümetin de bu çözümü sağlayacak teşebbüslerde bulunması gerekirdi. Fakat ne kumpanya kârının bir kısmından vazgeçmeyi kabullenmiş, ne de hükümet üzerine düşen vazifeyi yapmıştır. Dolayısı ile bu işte hiç bir günahı yokken fedakârlık yapmak yine biçare halka kalmıştır[241].

Tramvay Gülhane'de

240 Bu grevde baştan beri Sosyalist Fırkası'nın etkinliği söz konusudur. Fırka lideri H. Hilmi Beyin İttihat ve Terakki muhalifi olarak, beraber geçirdikleri sürgün günlerinde Hürriyet ve İtilafçılar ile iyi ilişkiler kurduğu anlaşılmaktadır. Dolayısı ile Sadrazam Damat Ferit Paşa'nın işçileri nezdinde kabul edip onların lehine bir tavır almasında bu yakınlığın önemli bir rol oynadığını düşünmek mümkündür. Bunun için bkz. Şehmus Güzel, "Tanzimattan Cumhuriyete İşçi Hareketleri ve Grevler", Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, cilt. III. s. 825.

241 İleri, 27 Şaban 1338. Grevin bu şekilde neticelenmesi üzerine Sosyalist Fırkası bir beyannâme neşretmiştir. Bu beyannamede Türkiye Sosyalist Fırkası'na mensup Tünel ve tramvay işçilerinin yapıkları grev neticesinde bütün hak ve taleplerin şirketçe kabul edildiği vurgulanmış ve girişikleri bu mücadelede diğer işçilerden ve bazı gazetelerden gördükleri yardıma teşekkür edilmiştir. Bkz. İleri, 27 Şaban 1338.

TRAMVAY İŞÇİLERİ YİNE HAKLARINI ARIYORLAR

1920 yılının Mayıs ayında meydana gelen grevin ardından 6 ay kadar bir zaman geçtikten sonra Tünel ve tramvay işçilerinden yine şikâyetler yükselmeye başlamıştır. Grev neticesi işçi taleplerinin büyük çoğunluğunu kabul etmiş olan şirket sıra icraata geldiğinde ücret zammı dışındakileri uygulamaya koymamıştır. Uzun bir süre bunların uygulanmasını bekleyen işçiler şirketten bu yönde bir faaliyet görmeyince Kasım 1920'de yeniden harekete geçmişlerdir. Eski hakları yanında bazı yeni istekleri de ihtiva eden bir liste hazırlayan Tünel ve tramvay işçileri bunu 3 Kasım 1920 tarihinde şirket müdüriyetine vermişlerdir. İşçilerin listesinde, yerine getirilmeyen günde 8 saat çalışma ve haftada 1 gün tatil talepleri yanında ilave olarak ortaya konan istekler şunlardır:

1922 Ekim'inde meydana gelen kazada ölen ve yaralananlar 1 ölü, 7 ağır, 6 hafif yaralı

-Ücretlere % 100 zam yapılması,
-Şirketlere alınacak işçi ve memurlar için Amele Partisinin muvafakatine başvurulması,
-Gece çalışan bütün ameleye çift gündelik verilmesi,
-Amele çocuklarını parasız okutmak için şirket tarafından iptidai ve rüşdi derecesinde bir mektep kurulması ve öğretmenlerinin Amele Partisi tarafından sağlanması,
-Amelenin iskanı için pavyonların inşası,
-20 sene hizmet eden ameleye bu hizmetine karşılık bir ikametgâh verilmesi,
-Her kış mevsiminde yakacak tedarik edebilmek için mevsim başlangıcında bir maaş ikramiye verilmesi,
-İşçi çıkarlarının aleyhinde bulunan bazı memurların işten çıkarılması,
-Bütun ameleye her sene yazlık ve kışlık iki kat elbise verilmesi,
-Kumpanya biletlere zam yapacağı sırada hükümetle müzakere esnasında rey hakkı olan bir amele temsilcisinin de bulunması,
-Bütün sermayesi şirket tarafından karşılanmak üzere bir amele tekaüd sandığının kurulması,
-Maddi cezaların amele yardım sandığına yatırılması ve bu sandığın amele denetiminde bulunması,
-Amelenin çalıştığı yerlerin sağlığa elverişli bir hale getirilmesi[242].

İşçilerin bu listesini inceleyen şirket heyeti bunların kabulüne taraftar görünmemiş fakat kararı Brüksel'den gelecek olan Genel Müdür Kendorf'a bırakmıştır[243]. Kendorf bir süre sonra İstanbul'a gelmiş ve işçi talepleri yeniden incelemeye alınmıştır. Neticede, şirket bu talepleri kabul etme eğiliminde olmadığından işçilere herhangi cevap vermemeyi tercih etmiştir[244].

242 İleri, 27 Şaban 1338.
243 İleri, 27 Safer 1339.
244 İleri, 26 Safer 1339.

Bunun üzerine ışçiler Genel Müdür Kendorf nezdinde isteklerini tekrarlamışlar, yapılan görüşmelerde şirket ancak % 10 zam yapabileceğini duyurmuş, 8 saat çalışma meselesini ise tartışmaya dahi yanaşmamıştır[245]. Şirketin bu tavrı karşısında ışçiler hükümetin hakemliğini talep etmek için 8 Aralık 1920 tarihinde Nafia Nezareti'ne başvurmuşlardır. Grev kanununa göre, nezaretin dilekçeyi tebliğ etmesinden sonra şirket işçilerle görüşmek üzere temsilcilerini göndermek zorundadır. Aksi halde işçilere grev hakkı doğmaktadır. Bu safhada tramvay ve Tünel işçileri bu sürecin işlemesini beklemeye başlamışlardır[246].

Şirket işçilerin isteklerini görüşmeyi kabul edince taraflar Nafia Nezareti'nde buluşmuşlardır[247]. Toplantıda işçiler hayat şartlarına dair bir liste sunarak yevmiyenin 200 kuruş olması halinde bile ancak peynir ekmek yıyerek karınlarını doyurabileceklerini bildirmişlerdir. Buna karşılık şirket malî meseleyi tetkik için süre talep etmiştir[248].

Eminönü'nde üstü kapalı tramvay durağı ve bekleyen yolcular

Bundan sonra görüşmeler devam etmişse de şirket ve işçi temsilcileri anlaşma sağlayamamışlardır. Bu arada Sosyalist Fırkası Reisi Hilmi Bey, Nafia Nazırı'nı ziyaret ederek işçi haklarının korunması konusunda kendisinden yardım istemiştir. Ayrıca bir işçi heyeti de 22 Ocak 1921 tarihinde Nafia Nazırına giderek isteklerini beyan etmiştir[249].

---

245 İleri, 12 Rebiülevvel 1339.
246 İleri, 24 ve 26 Rebiülevvel 1339.
247 İleri, 27 Rebiülevvel 1339.
248 Hükumeti temsilen Demiryollar Müdür Muavini Nuri, Şirketler Komiseri Şükrü, Fen Müdürü Ferid Beyler, şirketi temsilen Genel Müdür Kendorf, Mösyö Hansuy, Hukuk Müşaviri Pertev Bey; işçiler adına ise Mehmed Kenan, Recep, Abdurrahman, Mehmed Cemil Efendiler bu görüşmeleri yürütmektedirler.
249 İleri, 11 Rebiülahir 1339.

Bu gelişmelerden sonra Nafia Nazırı Abdullah Bey'in riyasetinde şirket ve işçi temsilcilerinin katıldığı yeni görüşmeler yapılmıştır. Bu müzakereler kısmen olumlu cereyan etmiş, şirket yapabileceği zammı % 10'dan 15'e çıkarmış, işçiler ise % 25 zamma razı olacaklarını beyan etmişlerdir. Tekrarlanan oturumlar neticesinde uygun bir anlaşma zemini bulunmuştur. Buna göre, şirket % 15 zam verecek, gece çalışanlar ise çift yevmiye alacaklardır.

Senede bir defa 10 liradan 30 liraya kadar ikramiye de verilecektir. Şirket haftada 1 gün tatil keyfiyetini de kabul etmiştir. Bu hükümler 1 Ocak 1921 tarihinden itibaren geçerli olacaktır[250].

Bu uzlaşmaya 2 Şubat 1921 tarihinde varılmış olmakla beraber aradan geçen 1,5 ay zarfında şirket taahhütlerini yine yerine getirmemiştir. Dolayısı ile Mart ayının ortalarına doğru işçiler yeni bir hak arama girişiminde daha bulunmuşlardır. Daha öncekilerin paralelinde cereyan eden bu gelişmeler sırasında da benzer hadiseler yaşanmış, öncelikle şirkete dilekçe verilip bilahare Nafia Nezareti'ne başvurulmuştur. Bunun üzerine gerçekleştirilen ve günlerce süren toplantılarda ağırlık noktasını yine ücret zammı ile günde 8 saat çalışma ve haftada 1 gün tatil yapma konusu oluşturmuştur[251].

Görüşmeler herhangi bir sonuca bağlanmayınca işçiler işgal komutanlığına başvurarak meselenin çözümünü talep etmişlerdir[252]. Fakat bu girişim de etkili olmamıştır. Şirket kendi nokta-i nazarında direnmeye devam etmektedir. Bunun üzerine tramvay işçileri 30 Eylül 1921 tarihinde 1 günlük grev yapmışlardır[253]. Yine uzun bir dönem taraflar karşılıklı görüşmelerde bulunmuşlar[254] ve sonuçta 26 Ocak 1922 tarihinde tramvay işçileri Sosyalist Partisi'nin teşviki ile yeniden greve çıkmışlardır[255]. Şirket bu grev karşısında son derece katı bir tutum izlemiş, çeşitli yöntemlerle dışarıdan işçi tedarik ederek tramvayları çalıştırmaya gayret etmiş ve bu arada grevci işçilere tebligatta bulunarak vazifelerine dönmedikleri takdirde işlerine son verileceğini duyurmuştur[256]. Tramvay işçileri ise Tünel çalışanlarını da yanlarına çekerek destek sağlamaya çalışmışlardır. Fakat 13 gün süren bu grev sonunda işçiler istediklerini elde edemedikleri gibi şirketin görevlerine son verme tehdidi karşısında işlerini kaybetme tehlikesi ile karşı karşıya kalmışlardır. Bu durumun işçilerin direniş gücünü bir hayli kırdığı anlaşılmaktadır. Nitekim 7 Şubat 1922 tarihinde bütün taleplerinden vazgeçen işçiler Nafia Nezareti'ne müracaat ederek vazifelerine geri dönmelerinin sağlanmasını istemişlerdir[257]. Şirket ise grevde geçen günlerin ücretlerini ödememek şartıyla işçilerin göreve başlamalarına razı olmuştur[258]. Böylece 2 seneye yaklaşan bir hak arayışı sonrasında Tünel ve tramvay işçileri sadece cüzi bir ücret artışı elde edebilmişler, ancak o dönemde birçok ülkenin işçilere uyguladığı çağdaş haklardan faydalanamamışlardır. İşin ilginç noktasını da, Belçika uyruklu olmakla beraber çok uluslu bir yapıya sahip SOFİNA şirketinin diğer ülkelerde uyguladığı bu hakları Türkiye'de çalışan işçilere uygulamayı reddetmesi oluşturmuştur.

---

250 *İleri, 1 ve 13 Cemaziyelevvel 1339.*
251 *İleri, 16, 17 ve 29 Cemaziyelevvel 1339.*
252 *Bu dönemdeki gelişmeler için bkz. İleri, 30 Cemaziyelahir 1339, 5 Recep 1339, 12, 15, 20 Şaban 1339, 9, 24 Şevval 1339.*
253 *İleri, 21 Zilhicce 1339.*
254 *İleri, 28 Muharrem 1340.*
255 *İleri, bkz. 11 Safer 1340, 15, 19 Rebiulevvel 1340; 11 Rebiulahir 1340; 24 Cemaziyelevvel 1340.*
256 *İleri, 28 Cemaziyelevvel 1340.*
257 *İleri, 29, 30 Cemaziyelevvel 1340, 1, 2, 4, 6, 7 Cemaziyelahir 1340.*
258 *İleri, 9 Cemaziyelahir 1340.*

XX. YÜZYILIN BAŞINDA İSTANBUL ŞEHİRİÇİ ULAŞIMI İÇİN YAPILAN BAZI ULAŞIM PROJELERİ

Boğaziçi'nde yapılması öngörülen Hamidiye Köprüsü

İstanbul'da tramvaylar işler ve şehiriçi ulaşımı açısından önemli bir boşluğu doldururken, bir takım başka raylı sistem projeleri de düşünülmüş ve hayata geçirilmeye çalışılmıştı. Çeşitli sebeplere bağlı olarak birçok proje gerçekleşme şansına sahip olamadı. Bunlar arasında, 20. yüzyılın başlarında tasarlanmış ve gerçekleştirilebilmiş olmaları hâlinde İstanbul'un çehresini büyük ölçüde değiştirecekleri muhakkak olan, ancak pek bilinmeyen üç ayrı proje de vardı.

Bu projelerden birincisi 1900 yılında Arnodin isimli bir Fransız mühendis tarafından geliştirildi. Buna göre, İstanbul'u çepeçevre saran ve iki köprü aracılığı ile Boğaz'dan geçiş yapan entegre bir raylı sistem söz konusuydu. Demiryolu hattı Bostancı'dan başlayarak Kandilli'ye ulaşmakta ve buradan "Hamidiye" adı verilen bir Boğaz köprüsü ile Rumelihisarı'na geçilmekteydi. Demiryolu, Rumelihisarı'ndan bir çevre yolu oluşturacak şekilde Bakırköy'e uzanacaktı. Bakırköy'den Sirkeci'ye kadar zaten bir hat mevcuttu. Sirkeci'den yeniden Anadolu tarafına geçişi sağlamak üzere ikinci bir Boğaz köprüsü düşünülmüştü. Aktarma köprü olarak nitelenen bu proje ile demiryolu Sirkeci'den Üsküdar'a ulaşıyordu. Üsküdar'la Haydarpaşa arasına da kısa bir demiryolu hattı döşeniyor, Haydarpaşa'dan itibaren demiryolu mevcut olduğu için, buradan da kolaylıkla Bostancı'ya geliniyordu. Böylece, İstanbul'u çepeçevre saran ve iki Boğaz koprüsünün yapılmasını öngören entegre demiryolu projesi tamamlanmış olmaktaydı. Bu proje ağır bir malî portreye sahip bulunuyordu. Ayrıca, yaklaşık 800 bin nüfusa sahip o yılların İstanbul'u için vazgeçilmez karakterde değildi. Dolayısıyla yapımı gerçekleştirilemedi[259].

259 İleri, 10 Cemaziyelahir 1340.

Üsküdar - Sarayburnu arasında yapılması öngörülen aktarma köprü

İstanbul'da şehiriçi raylı sıstem yapma teşebbüsleri zamanla gıderek yaygınlaştı. Hatta bu konuda imtiyaz talep eden yabancı firmalar birbirleriyle önemli bir rekabete girdiler. Bu rekabet daha çok Fransızlarla Almanlar arasında yaşandı. Bu çerçevede, 1910'lu yıllarda, Boğaz'ın Avrupa yakasında elektrikli demiryolu ve Beyazıt-Şişli arasında metro yapımı gündeme geldi. Dönemin İttihat ve Terakki iktidarı siyasi konjonktürün de gereği olarak Almanya lehine tavır almayı tercih ederken, Fransızlar son ana kadar mücadeleden vazgeçmediler. Buna yönelik olarak Fransız "Omnium d'Entreprise" firması, gerek Rumeli sahili elektrikli treni, gerekse Beyazıt-Şişli metrosu ihalesini kazanabilmek için Osmanlı Devleti'ne uygun şartlarda borç vermeyi teklif etti. Bununla da yetinmeyen firma, Almanların imparatorluğun her yöresinde ve İstanbul'da demiryolu, tramvay ve köprü gibi bütün önemli hizmetlere el attıklarını, bunun büyük sakıncalar doğuracağını, devletin adeta Deutsche Bank'ın kontrolü altına girdiğini iddia etti.

Omnium d'Etreprise firmasına göre, Fransız, İngiliz ve Amerıkalı kapitalistlerin rekabetine açılmak gerekmekteydi. Bu suretle ihalede daha avantajlı şartlar elde edılebilecektı. Fırma çarpıcı bir iddiaya da yer vererek, imtiyazın alınması karşılığı Deutsche Bank'ın, İttihat ve Terakki liderleri Talat Paşa, Cavit Bey ve yandaşlarına rüşvet vermeyi taahhüt ettiğini de ileri sürdü.

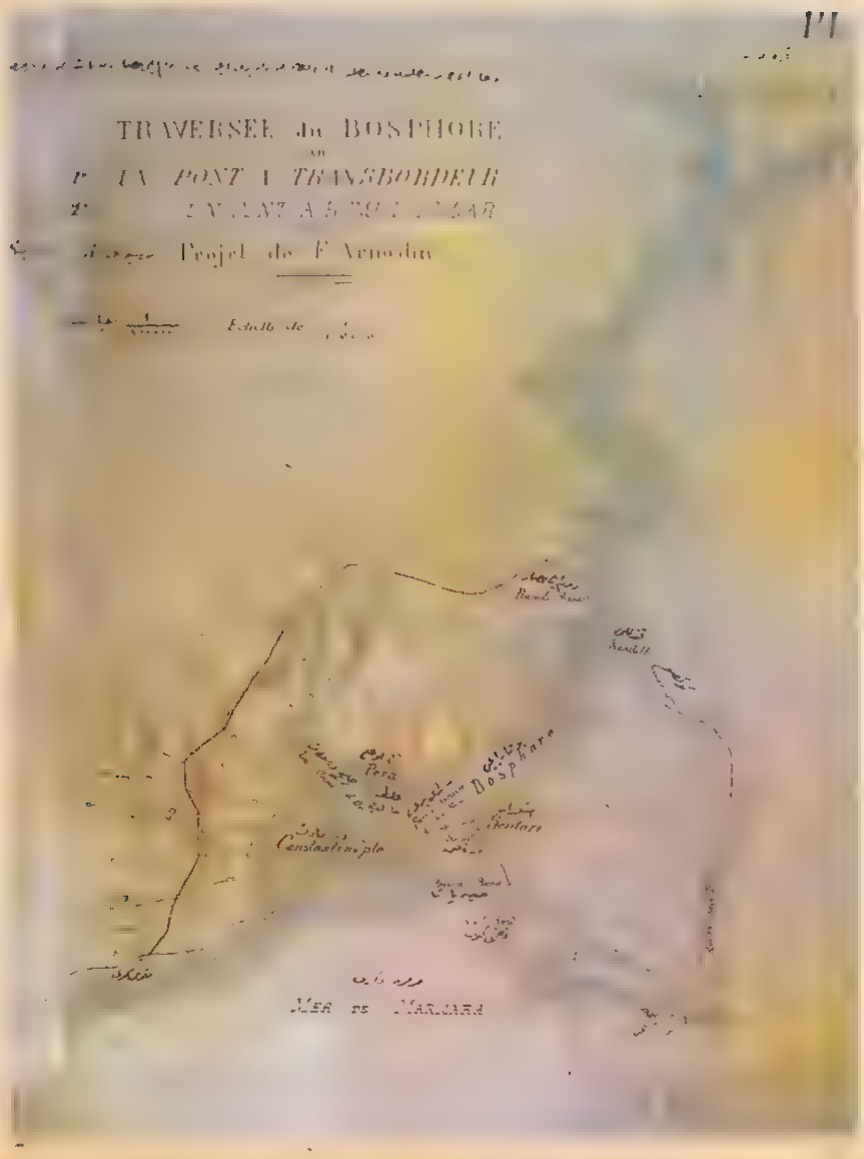
Fransızların bu tür iddiaları İttihat ve Terakki iktidarı üzerinde fazla etkili olmadı. Almanya, siyasi konjonktür gereği tercih edilir ülke konumunda bulunduğu gibi Deutsche Bank da sağlam mali yapısı ile teşebbüsleri gerçekleştirme konusunda oldukça güven vermekteydi. Dolayısıyla gerek Rumeli sahili elektrikli demiryolu, gerekse Beyazıt-Şışli metrosu imtiyazları Almanlara verildi.

Bu çerçevede 15 Ekim 1912 tarihinde, Deutsche Bank namına hareket eden Mösyö Huguenin, Beyazıt-Şişli metrosu imtiyazını elde etti. Mukaveleye göre, İstanbul'un Avrupa yakasında yolcu ve ticari eşya nakline mahsus "Metro" denilen bir şehir demiryolu inşa edilecekti. Söz konusu metro şu hatlardan oluşacaktı: Öncelikle Beyazıt meydanından Pangaltı'da Harbiye Mektebi, yani Harb Okulu önüne ve oradan da Şişli'ye bir hat yapılacaktı. Daha sonra Beyazıt'tan Yenikapı'ya ve asıl hattan ayrılan birer şube Eyüp ve Dolmabahçe'ye uzanacaktı. Almanlar yapacakları işin işletme imtiyazını 80 yıl sonra devredeceklerdi. İmtiyaz süresi 1993 senesinin 28 Ocak'ında sona erecekti.

Boğaziçi elektrikli demiryolu imtiyazı da yine bir Alman olan ve Berlin'de demiryolu inşaat ve işletme müdürlüğü yapmakta bulunan Mösyö Lenç'e 1912 Mart'ında verildi. Mukaveleye göre, Karaköy'den başlayıp Taksim'e ve oradan Boğaziçi'nin Rumeli cihetinde bulunan köylerden geçerek Rumelifeneri'ne uzanacak bir elektrikli demiryolu inşa edilecekti. İmtiyaz müddeti 75 sene idi

İstanbul için büyük önemi haiz bulunan bu raylı sistem projeleri gerçekleşemedi. Çünkü Birinci Dünya Savaşı'nın çıkışı ile her türlü mali operasyonların yapılması güçleşmiş ve bu arada söz konusu hatlar için sermaye tedariki de yapılamamıştı. İmtiyazı alan şirketler taahhütlerini yerine getiremedikleri için, piyasa ve savaş şartlarını öne sürerek hükümetten ek süre talep ettiler. Hükümet bir kaç yıl boyunca bu talebi kabul ettiyse de, savaşın uzaması ve arkasından gelen yenilgi neticesi her iki teşebbüs de yarım kaldı.[260]
Bu raylı sistem projeleri İstanbul'un bugünkü trafiğine dahi önemli bir rahatlık getirecek bir mahiyet taşımaktaydılar. Bugün hayal bile edilemiyorlar. Yapılamamış olmaları, İstanbul için gerçek bir şanssızlıktır.

260 Vahdettin Engin, "İstanbul İçin Öngörülen Birkaç Raylı Sistem Projesi", Teknik Eleman, Kasım-Aralık 1996, sayı 13, s. 28-32.



Köprülerin yapılacağı yeri ve İstanbul'u çevreleyen raylı sistem hattını gösteren harita

Tramvay Galata Köprüsü'nden geçerken

CUMHURİYET DÖNEMİNDEKİ GELİŞMELER

Milli Mücadele döneminin sona ermesi ve zaferin kazanılmasıyla beraber Ankara Hükümeti ülkede bulunan yabancı şirketlerin hukuki durumunu belirleyen bir kanun çıkarmıştır. 23 Temmuz 1923 tarihli bu kanuna göre, 16 Mart 1923 tarihinden önce kurulmuş olan anonim şirketlerin hemen bütününün nizamnamelerinde eski Osmanlı Hükümeti'ne ait ve Teşkilat-ı Esasiye Kanunu'na aykırı tabirler bulunması hasebiyle, bunların mevcut Anayasaya uyumlarının sağlanması için Ticaret Vekâleti'nin gerekli düzenlemeleri yapması öngörülmüştür[261].

Yeni dönemle beraber tramvaylarda gerçekleştirilen icraatlardan biri, kadınlarla erkeklerin ayrı yerlerde seyahat etmeleri uygulamasının 1923 Aralık ayından itibaren sona erdirilmesi oldu. Bu gelişme Tanin gazetesi tarafından şöyle duyurulmuştu: "Son hafta içinde İstanbullular, eski ve köhne bir itiyadın parçalanmasıyla başlayan kayda değer bir değişiklığın şahidi oldular. Bütün nakil vasıtalarında erkekle kadının arasına gerilen kalın bir perde ile sürdürülen manasız ve lüzumsuz bir harem ve selamlık külfetine nihayet verildi. Yalnız ileriye doğru atılan bu adımın, takdire değer bir inkılâp olduğunu kabul etmekle beraber, tramvay ve vapur kumpanyalarının bilhassa dikkat etmeleri icap eden noktaları da söylemekten kendimizi alamıyoruz. Kadınların sosyal hayattaki yer ve ehemmiyetlerini takdir ve meşru haklarını kabul etmek ne kadar takdire şayan ise, atılan bu yeni adımı bazı münasebetsiz vukuat ile suistimal etmemek de, o derece medeni ve tabii bir neticedir.

261 Vahdettin Engin, Tünel'den Füniküler'e, İstanbul 2007, s.163-168

Tünel meydanında ray döşeme çalışmaları

Perdeler kalktıktan sonra, Boğaziçi'nde oturmakta olan bazı ailelerin pek haklı olarak şikâyete başladıklarını görüyor ve işitiyoruz. Zira Anadolu kıyısı ile köprü arasında işlemekte olan Şirket-i Hayriye'nin küçük vapurlarında sabah akşam pek kalabalık toplanmakta ve perdelerin kalkmasından istifade ile daha ilk iskelelerde, kadınlar mahallini de işgal eden beyler ve efendiler, öteki iskelelerden gelen hanımların yerlerini vermemekte ve bu suretle Boğaziçi pek takdire ve tebrike değer bir yenilik hareketinin zaruri kurbanları imiş gibi, fırtına ve soğukta ayak ustünde beklemek zorunda kalmaktadırlar. Tramvaylar da böyledir. Mevsim münasebetiyle sabahları tramvaylar pek kalabalık olmaktadır. Bilhassa Ortaköy ile Aksaray arasında işleyen tramvaylarda kadınlara ayrılan öndeki iki sıraya erkekler tarafından vuku bulan tecavüz ile hanımlarımız rahatsız edilmekte ve bazı üzücü vakaların çıkmasına meydan verilmektedir. Polis müdürlüğü, bütün polis merkezlerine gönderdiği tamimde, "tramvayların ön iki sıralarının kadınlara ait olduğunu pek kati bir surette beyan ve tebliğ ettiğinden, bu iki sıraya tecavüz olunmamasına dikkat edilmesi pek temenniye şayandır[262]."

Aynı gelişmelere Tevhid-i Efkâr gazetesi, "Tramvay Perdeleri Polis Müdüriyetinin Emriyle Kaldırıldı" başlığı altında şu şekilde yer vermişti: "Polis müdüriyeti bütün merkezlere gönderdiği bir tamim ile tramvaylardaki perdelerin kaldırılmasını bildirmiş ve bu hususta tramvay şirketi ile de görüşmüştür. Bundan böyle kadın ve erkekler tramvaylarda karma karışık oturabileceklerdir. Erkekler ile bir arada oturmak istemeyen kadınlar ön tarafta kendilerine tahsis edilen altı kişilik kadınlara mahsus sırada oturacaklardır. Vapurlarda ve sair mahallerde kadınlar arzu ederler ise erkekler ile birlikte oturabileceklerdir. Polis, adabı umumiye ve İslamiyeyi ihlal edenleri men edecektir. Tünel'de kemâ-fi's-sâbık kadınların vagonu ayrı olacaktır. Verilen malumata nazaran tramvay perdelerinin kaldırılmasına başlıca sebep, perdelerin mikropları nakletmesidir"[263].

RUMELİ VE ANADOLU YAKALARINDA YENİ HATLARIN YAPILMASI

1926 yılında tramvay şirketi ile bir mukavele yapılarak mevcut tramvay şebekesinin genişletilmesi konusunda anlaşmaya varıldı[264]. 13 Haziran 1926 tarihli bu anlaşmada öngörülen hatlardan ancak Fatih-Edirnekapı hattı hayata geçirilebilecektir.

Bu dönemde ulaşımda tramvayların yanında, otomobil, otobüs ve kamyon gibi diğer nakil vasıtalarının da giderek çoğalması, kazaların daha sık meydana gelmesine sebep oluyordu. Hal böyle olunca dönemin yayın organları, özellikle tecrübesiz gençlere nasihatlerde bulunarak, trafikte hangi kurallara dikkat edilmesi gerektiği hakkında bilgi veriyorlardı. Nitekim tramvay ve elektrik şirketlerinin çıkarmış oldukları *Ameli Elektrik* dergisinde bu bilgiler "Gençler" başlığı altında şu şekilde verilmişti:

"Binlerce insanın birkaç saniye kazanmak için hayatlarını kaybettiklerini unutmayınız. Yani birkaç saniye kazanmak için bir sokağı, caddeyi koşarak geçen, hareket halinde bulunan tramvaya binmek veya inmek isteyen insanlar müthiş kazalara maruz kalarak hayatlarını kaybetmektedirler.

Hayatını kaybetmektense birkaç saniye ziyan etmenin evla olduğuna dair söz daima hatırlanmalıdır.

Bu sözün hatırlanması, her defasında tehlikeli temayüllerin sizi tedbirsizce bir şose üzerine atmasından alıkoyacaktır.

Gençler, yeni bir asırda yaşadığınızı daima hesap ediniz.

262 Düstur, üçüncü tertip, c. V, s. 1187.
263 Tanin, 23 Aralık 1923.
264 Tevhid-i Efkâr, 21 Aralık 1923.

Gerek içtimai hayatın, gerekse ticari ve sınaî hayatın ihtıyaçları, cadde ve sokaklarda seyrüsefer eden araçların adet ve süratini pek çok arttırdı. Bu keyfiyet, eğer tehlikelerden sakınmak ister isek, bizi yeni nizamnamelere cadde ve sokakta pek sıkı şekilde riayet etmeye mecbur tutuyor.
Tramvaylar ve arabalar, nizamnamelerin hükümlerine tamamen riayet etmeye mecburdur.

Eğer siz de onlara riayet ederseniz geliş gidişlerin tehlikeleri bertaraf olacaktır. Mesela şoseyi nasıl geçmelidir?

Yaya kaldırımından inmeden evvel, istikametinize gelen arabalar yolun sağını işgal ettikleri cihetle siz de öncelikle sola bakınız. Daha ziyade emin olmaklığınız için sonra da sağa bakınız.

Şoseyi, mümkün olduğu kadar düz bir hat üzerinden ve yola dik geçiniz. Eğer düz olmayan bir hat takip edilirse şose üzerinde daha çok müddet tehlıkelere maruz kalınır. Dığer taraftan da arkanızdan gelen arabaları göremezsiniz. Eğer bir grup halinde iseniz, arabaların geçişlerinin azaldığı bir anı tercih ediniz ve birbirinizin arkasından koşmayıp yolu kesif bir grup halinde geçiniz. Şoseye ayak basar basmaz tereddütsüz öne doğru yürüyünüz. Geriye dönmeyiniz. İstisnai durumlar haricinde caddenin ortasında durmayınız. İlerlemek veya terk ettiğiniz yaya kaldırımına dönmek istediğinizi bilemeyecek olan arabacıları şaşırtmayınız.

Eğer umulmadık bır tehlike zuhur ederse icap ederse caddenin ortasında hareketsiz bir halde durunuz. Arabacılar sizin metanetle kımıldamadan durduğunuzu görünce size çarpmamak çaresini bulacaklardır.

Tramvay rayları varsa dikkat ediniz. İki tramvay yolu arasında durmak için nadiren yer bulunur. Eğer uygun bir yer varsa orada bekleyip rayların yakınında durmayınız.
Sizin tarafınıza doğru diğer bir arabanın gelmediğinden emin olmadan bir araba veya tramvayın arkasından asla geçmeyiniz.

Eğer birkaç kişi iseniz kol kola tutunarak yolu geçmeyiniz. Yoldan geçerken bir şey okumayınız. Ayak darbesiyle bir şeyi itmeyiniz, birbirinizi koşarak kovalamayınız. Topun arkasından koşmayınız. Umumi mahallerde, tarlalarda ve boş arazilerde oynayınız.

Küçük çocukların yollarda ve özellikle yolların dönüm noktalarında oynamalarına mani olunuz. Arabacılar çocukların hangi istikamete gideceklerini bilemeyecekleri için çocuklar yollarda daima büyük tehlikelere maruzdurlar.

Arabalara ve tramvaylara asla asılmayınız. Çünkü kolaylıkla muvazenenizi kaybederek tekerleklerin veya arabayı takip eden veya muhtelif istikametten gelen bir arabanın tekerleklerinin altında kalırsınız

Bu tür kazalar sıkça meydana gelmektedir. Eğer bisiklet üzerinde iseniz kendinizi bir kamyona çektirmeyiniz. Bir tramvaya takılmayınız. Çünkü gerek süratin artmasından ve gerek arabanın birdenbire durmasından vahim kazalara uğramak tehlikesine düşersiniz. Birçok adam bu hataların kurbanı olmuştur.

Harekette bulunan tramvaya atlamak veya tramvay tamamen durmadan evvel inmek isteyen adamlar ölümle neticelenen kazalara uğramışlardır. Bunları taklit etmeyiniz. Çünkü kaza olmasa bile daima tehlike altında kalmış olursunuz" [265].

Tramvay Karaköy Meydanı'nda

265 Düstur, Üçüncü Tertip, c.VII, s.1551-1555.

FATİH-EDİRNEKAPI HATTI

Bahçekapı - Edirnekapı tramvayı

Cumhuriyet Hükümetinin tramvay şirketiyle yaptığı anlaşma gereği inşa edilen Fatih-Edirnekapı hattının açılışı 20 Haziran 1929 tarihinde düzenlenen törenle gerçekleşti. Törende Büyük Millet Meclisi Reisi Kazım Paşa, İstanbul'da bulunan milletvekilleri, Vali Vekili ve Belediye Başkanı Muhiddin Bey, Halk Fırkası Müfettişi Hakkı Şinasi Paşa, vilayet ve belediye erkânı, Merkez Kumandanı, tramvay şirketi yetkilileri, gazeteciler ve birçok davetli hazır bulunmuştu. Törene Fatih durak yerinde başlandı, şehir bandosu tarafından İstiklal Marşı söylendikten sonra konuşmalar yapıldı. Hattın başlangıcına gerilmiş olan kurdeleyi İstanbul Milletvekili Abdülhak Hamit Bey kesti. Bundan sonra davetliler şirket tarafından tahsis edilen tramvaylara binerek Edirnekapı'ya gittiler. Tramvay güzergâhı boyunca kadın, erkek, büyük, küçük herkes dizilmiş ve tramvayların geçişini coşku ile seyretmişti. Davetlilere, şirket tarafından Edirnekapı'da hazırlanan büfede ikramda bulunuldu ve tören sona erdi[266].

Fatih-Edirnekapı tramvay hattının açılması üzerine Haliç vapurları hayli sıkıntıya girmişti. Bunun sebebi Cibali'den Ayvansaray'a kadar olan sahadaki halkın evvelce Haliç vapurlarından istifade ederken şimdi tramvaya rağbet göstermeleri idi. Bilhassa Cibali Ayvansaray arasındaki mıntıkanın yukarı kısımlarında oturanlar, daha yakın olduğundan tramvaya binmeyi tercih ediyorlardı. Ayrıca tramvay seferleri vapurlara göre daha sık yapılıyor. Bu da bir tercih sebebi oluyordu. Bu çerçevede ilk açıldığı günlerde günde 400-500 yüz yolcu taşıyan Fatih-Edirnekapı tramvaylarında giderek bu miktar bini geçmişti[267].

Tramvay şirketi, 20 Eylül 1934 tarihinden itibaren Şişli tramvay hattını Mecidiyeköy'e kadar uzattı ve Eminönü-Mecidiyeköy seferleri yapılmaya başlandı.

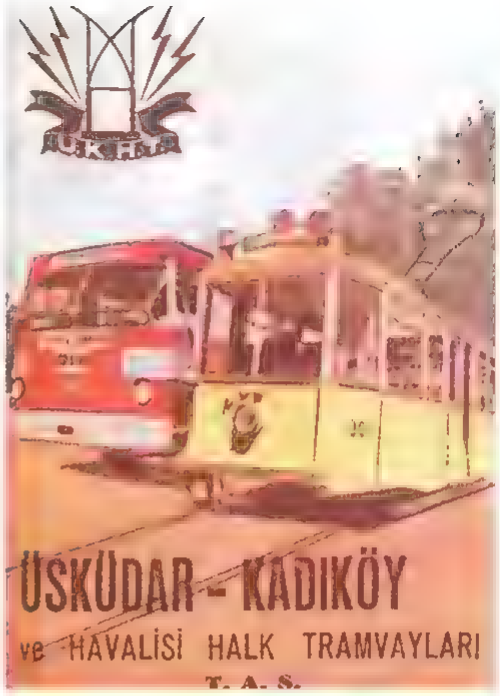
ÜSKÜDAR-KISIKLI HATTI

İstanbul'da ilk atlı tramvay hattı, 31 Temmuz 1871 tarihinde Karaköy-Beşıktaş atlı tramvay hattı açılmıştı. Yani 1871 yılında, Üsküdar'ın hemen karşısındaki Beşiktaş'ta tramvay işlemeye başlamıştı. Tramvayın boğazı aşarak Üsküdar'a ulaşması için ise tam 57 yıl beklemek gerekecektir. Çünkü Anadolu yakasının ilk tramvay hattı olan Üsküdar-Kısıklı tramvayı, ancak 1928 yılında hizmete girebılmıştir.

---

266 "Gençler", Ameli Elektrik, yıl 1926, sayı 13, s. 33-35.
267 Milliyet, 21 Haziran 1929.

Tarihi Süreç: Atlı tramvayların şehrin Avrupa yakasında faaliyete geçip büyük rağbet görmesi, bir süre sonra Üsküdarlıları da harekete geçirmişti. 1872 yılında, Üsküdarlılar kendi aralarında örgütlenerek hükümet yetkililerine dilekçe ile başvurdular. Dilekçede atlı tramvayın kendi semtlerine de getirilmesini istemekteydiler. Üsküdarlıların bu talebi değerlendirmeye alındı. Zaten tramvay şirketi ile yapılan mukavele gereği, imtiyaz tarihinden itibaren 5 yıl içinde İstanbul'un Anadolu yakasına da tramvay yapmak için şirkete rüçhan hakkı verilmişti. Bu hakkın dolması için daha 2 yıl vardı ve yetkililer Üsküdarlılara bu sürenin tamamlanması gerektiği cevabını verdiler. Bu zaman zarfında tramvay şirketi dilediği takdirde Üsküdar'da tramvay inşa edebilirdi. Fakat geçen zaman içinde şirketin Üsküdar'a tramvay getirme konusunda bir faaliyeti olmadı. Çünkü Avrupa yakasında yapılması gereken birçok hat vardı.



Bu tarihten sonra, tramvayın Üsküdar'a getirilmesi için başarısızlıkla sonuçlanan birçok girişim yapıldı. Hatta 1899 Kasım'ında Belçikalı Henry Bormans, Üskudar ve havalisinde buharla işleyen tramvaylar inşa etmek istediyse de bundan bir sonuç alınamadı.

1907 yılında, dönemin Adliye Nazırı Abdurrahman Paşa, Üsküdar ve havalisine tramvay yapmak ve çevreye elektrik getirmek için imtiyaz almak istedi. Abdurrahman Paşa, Osmanlı Hükümeti'nin bir üyesi idi. Hükümetin diğer üyeleri imtiyaz konusunun görüşüldüğü toplantıda kendisini şiddetle eleştirdiler. Nazırlık nüfuzunu kullanarak haksız kazanç temin etmeye çalışmakla suçladılar. Ayrıca, Anadolu Demiryolları Şirketi'nin o havalide raylı sistem kurmaya yetkili olduğunu, eğer imtiyaz başka birisine verilirse devletin demiryolu şirketine tazminat ödemek zorunda kalacağını söylediler. Abdurrahman Paşa ise bu suçlamalardan rahatsız oldu. Hükümet üyelerine, "Benim imtıyaz almamı kıskandığınız için yabancı şirketleri kolluyorsunuz" dedi. Sadrazam Mehmet Ferit Paşa, "Bunda haset edilecek bir şey yoktur. Biz devletin menfaatini sağlamaya çalışıyoruz" cevabını verdi. Dâhiliye Nazırı Zekı Paşa ise daha ileri giderek, "Siz kendı kazancınız peşindesiniz. Ben paraları alayım, devlet isterse tazminat ödesin mantığı ile hareket ediyorsunuz. Buna izin veremeyiz" dedi. Abdurrahman Paşa, "Sen benim sıhhatime dokunuyorsun" şeklinde karşılık verdi. Bakanlar Kurulu'nda ortam ıyice gergınleşmıştı. Zekı Paşa işin peşini bırakmaya niyetli değildi ve şu sözleri söyledi: "Sız burada bulundukça herkese itiraz ediyorsunuz. Geçenlerde oğluma ait bir iş görüşülürken ben toplantıdan ayrılmıştım. Sizin de, kendinizle ılgili olan bu meseleler görüşülürken toplantıda bulunmamanız gerekir".

Kırmızı vagon Kadıköy - Moda diğeri Kadıköy - Bostancı tramvayı

Sait Paşa da söze karışarak, "Para kazanmak için şirketleri razı etmeye çalışmak ve böylece servet sahibi olmak hiçbir surette kabul edilebilir şeylerden değildir. Böyle servete lanet olsun. Ben olsam hemen padişahımıza gider, imtiyaz istemekten vazgeçtiğimi bildirirdim" dedi. Şeyhülislam Abdurrahman Paşa'yı ayıplar bir tarzda, bu imtiyaz talebinin usul ve kanuna aykırı olduğunu söyledi. Diğer nazırlar da benzer ifadeler kullanınca, Abdurrahman Paşa toplantıyı terk etti. Sonuçta bu tür yolsuzluk ve haksız kazanç iddiaları yüzünden Üsküdar'a tramvay yapımı yine gerçekleşmedi.

İstanbul'da ilk tramvayın işlemeye başlamasının üzerinden neredeyse 40 yıl geçmesine rağmen Anadolu tarafında bir türlü yapılamamasının en önemli sebeplerinden birini, Anadolu demiryolları idaresinin bu bölgede yapılacak tramvay hatlarına karşı çıkacağının düşünülmesi oluşturuyordu.
Üsküdar'da tramvay yapımının ciddi şekilde ele alınması, ancak 1912 yılında gerçekleşti. Esas itibariyle bu yıllarda, Avrupa yakasında elektrikli tramvayların inşa edilmesi de söz konusu idi. Buna paralel olarak, Üsküdar, Kadıköy ve havalisinde elektrikli tramvay işletmek üzere Mart 1912'de bir ihale açıldı. İhale sonucu en iyi teklifin Fransız Omnium D'Entreprise firması ve onun temsilcisi Oktav Bezanson'a ait olduğu görüldü. Bunun üzerine Bezanson'a geçici imtiyaz verildi ve kendisiyle mukavele yapıldı.

Mukaveleye göre firmanın yapacağı elektrikli tramvay hatları şunlardı:

Üsküdar-Kısıklı-Alemdağ
Üsküdar-Haydarpaşa-Kadıköy
Kadıköy-Moda
Kadıköy-Fenerbahçe

Fransız şirketinin geçici imtiyaz almasından sonra Vakıflar Bakanlığı konu ile ilgilenmeye başladı. Hatlardan birinin son durağında yer alan Alemdağ ormanları ve kaynağı burada bulunan Taşdelen suyu Vakıflara aitti. Bakanlık bir proje geliştirerek, Üsküdar-Kısıklı-Alemdağ hattının yabancı bir şirket yerine, bizzat Vakıflar tarafından yapılmasını önerdi. Bu suretle Alemdağ ormanlarından ve Taşdelen suyundan faydalanmak daha kolaylaşacaktı. Vakıflar Bakanlığı bu düşüncesini 26 Nisan 1912 tarihinde Osmanlı Hükümeti'ne duyurdu.

Omnium D'Entreprise şirketi ise, bu gelişmeler karşısında, Fransız sefareti aracılığı ile hükümete bir protesto notası gönderdi. Kendilerine ait olan imtiyazın bir başkasına verilemeyeceğini iddia etti. Fakat Fransa ile ilişkilerin iyi olmaması ve imtiyazın geçici olarak verilmiş olması sebebiyle Oktav Bezanson ve şirketi imtiyazlarını muhafaza edemediler. 8 Mart 1913 tarihli irade ile Üsküdar-Kısıklı-Alemdağ elektrikli tramvay hattının imtiyazı Evkaf Nezareti'ne verildi. Nezaret, Üsküdar iskelesinin uygun bir noktasından başlamak üzere Bağlarbaşı ve Kısıklı istikametinden Alemdağı'na kadar gidecek hattın yapımı ve işletilmesini yerine getirecekti. Evkaf Nezareti, 1914 yılı Nisan'ından itibaren çalışmalara başladı. Tramvayın işlemesi için gerekli elektrik de nezaret tarafından temin edileceğinden Bağlarbaşı'nda bir elektrik fabrikası kurulacaktı.

Evkaf Nezareti, Berlin'deki Bergman Şirketi'ne elektrik fabrikasının kurulması için gerekli sıparişleri verdi. Fabrika aksamının bir kısmı İstanbul'a getirildi. Bu aksamın bedelleri ödendiği gibi daha sonra gelecek malzemelerin ödemesi de Alman şirketine yapıldı. Bunun yanında, tramvay güzergâhındaki yolların düzenlenmesi faaliyetlerine de girişildi. Fakat kısa bir süre sonra, 5 Kasım 1914'de, Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'na girince bütün çalışmalar bir kenara bırakıldı. Savaş her şeyin önüne geçmişti.

Aradan geçen yıllar içinde Üsküdar tramvayı ile ilgili herhangi bir faaliyette bulunulmadı. Mütareke döneminde hattın yapılması yeniden gündeme geldi. Alman Bergman Şirketi, daha önce ödemesi yapılmış olup savaş nedeni ile İstanbul'a gönderilemeyen tramvay hattı malzemelerinin ve vagonların teslim alınması gerektiğini bildirdi. Bunun üzerine, geriye kalan birçok malzeme 1922 yılında İstanbul'a geldi. Fakat o yılların ortamında hattın bitirilmesi yine mümkün olmadı.

ÜSKÜDAR-KISIKLI HATTININ YAPILMASI

Cumhuriyet kurulduktan sonra, yarım kalan Üsküdar-Kısıklı hattının yapılması yeniden gündeme geldi. Süreyya Paşa'nın öncülüğünde harekete geçen bir müteşebbisler grubu, yılan hikâyesine dönen tramvay hattını hayata geçirmenin yollarını aramaya başladılar. Bunun için İstanbul Belediyesi ile temasa geçildi.

Belediyenin ve akabinde de Cumhuriyet hükümetinin benimsemesi ile Üsküdar-Kısıklı hattının yapılması için faaliyete başlandı. Bu amaca hizmet etmek üzere Süreyya Paşa, Manyasızade Feridun Bey, Kocaeli Milletvekili Avni Bey, İstanbul Milletvekili Hüseyin Bey ile Üsküdar ileri gelenlerinden Avni, Vehbi ve Celal Beyler tarafından bir şirket oluşturma çabalarına girişildi. Şirketin adı, "Üsküdar-Kısıklı-Alemdağı Halk Tramvayları Türk Anonim Şirketi" olacaktı.

Fakat ortada, daha önce Osmanlı döneminde Evkaf Nezareti'ne verilmiş bir imtiyaz, kurulmasına başlanmış fabrika, yapımına başlanmış hatlar ve harcanmış paralar mevcuttu. Öncelikle bu soruna bir çare bulmak gerekiyordu. Bu amaçla Türkiye Cumhuriyeti adına hareket eden Nafıa Vekili Süleyman Sırrı Bey ile Şeriye ve Evkaf Vekâleti adına hareket eden Mustafa Fevzi Bey arasında 4 Şubat 1924 tarihinde bir mukavele yapıldı. Bu mukavele ile Cumhuriyet Hükümeti, Üsküdar-Kısıklı-Alemdağ hattının imtiyazını 75 sene süre ile Evkaf Vekâleti'ne verdi.

Daha sonra, İstanbul Belediyesi ile Evkaf Nezareti yerine geçmiş olan Vakıflar İdaresi arasında bir sözleşme gerçekleştirildi. 9 Mart 1925 tarihinde yapılan bu sözleşme ile İstanbul Belediyesi Üsküdar-Kısıklı-Alemdağ hattının imtiyazını Vakıflar İdaresi'nden satın aldı. Belediye idareye 492.000 lira ödeyecek, imtiyazın yanında, o ana kadar yapılmış çalışmalar çerçevesinde, Bağlarbaşı'nda kurulu elektrik fabrikası, garaj, büyüklü küçüklü tesisat, yol, binalar, diğer alet ve edevat da Belediyeye ait olacaktı. Söz konusu 492.000 lira 5 sene zarfında, her sene 4 taksit ve beher taksiti 25.000 lira olmak üzere ödenecekti. Belediye, sahip olduğu imtiyazı dilediği takdirde bir şirkete devredebilecekti.

İstanbul Belediyesi, imtiyazı almış olmakla beraber ödemeleri yapmakta zorlandı. Bu yüzden çalışmalara yine başlanamadı. 31 Ağustos 1927 tarihinde Vakıflar İdaresi ile belediye arasında yapılan ek bir sözleşme ile 492.000 liranın ödeme şekli değiştirildi. Buna göre, 15 seneye yayılacak ödeme, senede 33.000'er lira olarak gerçekleştirilecekti.

Maddi problemler bu şekilde çözüldükten sonra Belediye, 20 Eylül 1927 tarihinde Üsküdar-Kısıklı hattını ve müştemilatını mevcut haliyle teslım aldı. Bu tarihten itibaren de hattın yeniden elden geçirilmesi ve bitirilmesi çalışmalarına başlandı. Bundan sonra güzergâh üzerinde hummalı bir faaliyete girişildi. Çalışmaları Türk mühendis ve işçilerinden oluşan ekipler yürütüyordu. Elektrik fabrikasının işler hale getirilmesi yanında, tramvay hattı boyunca direkler dikilmeye ve teller gerilmeye başlandı. Bir taraftan da tramvayın işleyeceği yollar düzeltiliyor ve üzerlerine raylar döşeniyordu.

İnşaat çalışmaları İstanbul Belediyesi tarafından gerçekleştiriliyordu. Fakat Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki iktisadi anlayış gereği, Türk müteşebbislere destek olunması suretiyle özel sektörün de önünün açılması isteniyordu. Bu anlayışın bir yansıması olarak, hattın işletilmesinin "Üsküdar-Kısıklı-Alemdağı Halk Tramvayları Türk Anonim Şirketi" nce yürütülmesi kararlaştırıldı. Bunun için şirketin resmen teşekkülü gerekiyordu. Kurulacak anonim şirketin sermayesi 1 milyon lira olacaktı. Sermayenin 500 bin lirasını belediye, diğer 500 bin lirasını ise hissedarlar temin edecekti. Bunun için beheri 5 lira kıymetinde 200.000 hisse çıkarılacaktı. Hisselerden büyük bir kısmı Süreyya Paşa tarafından satın alınacaktı.

Şirketin resmen teşekkülü işlemlerine başlandı. 19 Şubat 1928 tarihinde Bakanlar Kurulu ve Cumhurbaşkanı şirketin kuruluşunu onayladı. Bundan sonra Emin Ali, Haşim, Necmettin Sahir, Rıfat

Tramvayda izdiham

Müeyyet, Celal ve Avni Beyler ile Süreyya Paşa'dan oluşan yeni kurucular heyeti teşekkül etti. Ticaret mahkemesinin onayı ve İstanbul Ticaret ve Sicil Memurluğu'nun tescilinden sonra "Üsküdar-Kısıklı-Alemdağı Halk Tramvayları Türk Anonim Şirketi" 8 Haziran 1928 tarihinden itibaren faaliyete başladı.

Şirketin faaliyete geçmesi ile İstanbul Belediyesi yeni bir mukavele ile imtiyaz hakkını 8 Haziran tarihinden itibaren şirkete devretti. İstanbul Belediye Başkanı Muhittin Bey ve Şirket İdare Meclisi Başkanı Emin Ali Bey tarafından imzalanan mukavele ile şirket, Belediyenin Vakıflar İdaresi'ne olan 492.000 liralık borcunu ödemeyi de üstlendi. Belediye, şirketin gelişmesini sağlamak amacıyla 1928-1933 yılları arasında 100'er bin liralık taksitler halinde 500.000 lira ödeyerek şirkete ortak olacaktı.

Şirketin kuruluş faaliyetleri devam ederken hattın inşaatının da sonuna gelinmişti. İlk planda Üsküdar-Kısıklı arası tamamlandı ve işletilmeye hazır hale geldi. Nitekim 7 Haziran 1928 tarihinde gerçekleşen bir törenle bu hattın açılışı yapıldı. Bunun için Bağlarbaşı'ndaki fabrika binası özel surette süslenerek hazırlanmış, tramvay biletçileri ve vatmanlar davetlileri karşılamışlardı. Törene Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya Bey, Meclis Başkanı Kazım Paşa, İstanbul Valisi Mithat Bey, Belediye Başkanı Muhittın Bey, milletvekilleri, belediye meclisi üyeleri ve kalabalık bir halk kitlesi katılmıştı.

Davetliler önce Üsküdar'dan tramvaylara binerek Bağlarbaşı'na, fabrika binasına geldiler. Buradaki tören vesilesiyle çeşitli konuşmalar yapıldı.

Daha sonra açılış merasimine geçildi. Fabrikanın açılış kurdelesi Kazım Paşa tarafından kesildi. Fabrika gezildi ve tramvaylara binilerek Kısıklı'ya kadar gidildi. Burada da Kazım Paşa halkla görüşmeler yaptı. Halk, tramvayın gelişinden duyduğu memnuniyeti Kazım Paşa'ya iletti. Bilahare geriye dönüldü ve tören sona erdi.

Üsküdar-Kısıklı tramvay hattında 8 Haziran 1928 tarihinden itibaren yolcu taşınmaya başlandı. Hattın uzunluğu 4.600 metre idi. Bilet ücretleri 1. mevki 10 kuruş 2. mevki 7,5 kuruş idi. Her 6 dakikada bir sefer yapılıyordu.

Tramvayın hizmete girdiği 8 Haziran'dan 30 Haziran'a kadar olan 22 günlük dönemde 110.856 yolcu taşınmıştı. Bir sene sonra, 1929 yılı 8 Haziran -30 Haziran aralığında taşınan yolcu sayısı 132.895 oldu. Şirketin günlük geliri ortalama 400 lira civarındaydı. Bu miktar yaz aylarında çoğalıyor, kışın ise azalıyordu. Esas itibariyle Üsküdar-Kısıklı tramvayı kârlı bir müessese olmadı. Hatta işletmenin ilk aylarında zarar ediliyordu. Bu durum gazetelere yansıyınca şirket müdürü Feridun Bey şiddetle eleştirilmişti. Yapılan yorumlarda, şirketin zararı giderecek tedbirler alacağına israfı daha da arttırdığı belirtiliyor, müdürün 400 lira maaş aldığı, oturduğu mükellef apartman dairesinin 100 lira olan kirasının da şirketçe karşılandığı ve böylece maaşının 500 liraya geldiği belirtiliyordu. Ayrıca buna benzer başka lüzumsuz harcamalar da vardı. Gazetelerde yer aldığına göre, şirketin aylık gelirinin 12.000 lira olmasına karşılık, sadece personele ödenen maaşların toplamı 10.000 lirayı buluyor, bu da işletme giderlerinin karşılanmasını güçleştiriyordu. Şirketin zarar etmesine yol açan bu durum da tenkit konusu olmuştu.

Havaların sıcak olduğu dönemlerde etrafı açık yazlık tramvay arabaları işletiliyor, şirket gazetelere verdiği ilanlarda, yazlık tramvaylarda sigara içmenin serbest olduğunu belirtme ihtiyacı hissediyordu. Tramvayın Kısıklı'ya kadar gitmesi, buradaki sosyal hayatı da etkilemişti. Daha önce 4-5 lira civarında olan ev kiraları da bir anda 35-40 liraya fırlamıştı.

Üsküdar-Kısıklı, Anadolu yakasının ilk tramvay hattı oldu. Daha sonraki gelişmeler çerçevesinde şirketin adı "Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları Türk Anonim Şirketi" olarak değiştirildi ve yeni hatların yapımı bu şirketçe gerçekleştirildi[268].

ÜSKÜDAR-HAYDARPAŞA HATTININ YAPILMASI

Üsküdar-Haydarpaşa ve Bağlarbaşı-Haydarpaşa hatları 12 Aralık 1929 tarihinde yapılan bir törenle hizmete girdi. Bu münasebetle Üsküdar bayraklarla donatılmıştı. Havanın soğuk ve yağmurlu olmasına rağmen caddeler kesif bir kalabalıkla dolmuştu. Tören saat 16.45'de Bağlarbaşı'nda yapıldı. Törende Vali Vekili Muhiddin Bey, Şirket İdare Meclisi Başkanı Emin Ali Bey ve diğer davetlilerle halk hazır bulunmuştu. Muhiddin Bey kısa bir konuşma yaptıktan sonra hattın üzerine gerilen kurdeleyi kesti. Emin Ali Bey de, hattın ne büyük gayretlerle vücuda getirilebildiğini anlattı. Daha sonra davetliler hep birlikte tramvaya binerek Haydarpaşa'ya kadar gittiler[269]. Hat dört mıntıkaya ayrılmıştı. Üsküdar-Ahmediye, Ahmediye-Çiçekçi, Çiçekçi-Baytar Mektebi, Baytar Mektebi-Haydarpaşa. Bağlarbaşı hattı da üç mıntıkaya ayrılmıştı. Üsküdar-Haydarpaşa arasında birinci mevki ücreti 12, ikinci mevki ücreti 8 kuruş olarak tespit edilmişti.

268 Milliyet, 22 Temmuz 1929.

269 Üsküdar-Kısıklı hattının yapımı için bkz. Fahrettin Engin, "İstanbul'un Anadolu Yakasında İlk Tramvay Hattı", II. Üsküdar Sempozyumu Bildiriler, yıl 2004, c.I, s. 121-126.

KADIKÖY CİHETİ TRAMVAYLARI

Üsküdar tramvayının Haydarpaşa'ya kadar uzamasından sonraki aşama, hattın Kadıköy'e ve buradan da Moda ve Bostancı'ya gitmesi idi. Dolayısı ile Üsküdar-Kadıköy Halk Tramvayları Şirketi bu konudaki çalışmaları başlattı. İnşaat öncelikle şu hatlar üzerinde yapılacaktı:

Kadıköy-Moda hattı. Bu hat Kadıköy iskelesinden Altıyolağzı'na ve oradan Bahariye yoluyla Moda'ya ulaşacaktı.

Kadıköy-Fenerbahçe; Feneryolu hattı. Bu hat Kadıköy iskelesinden Altıyolağzı-Yoğurtçu-Kızıltoprak yoluyla Ihlamur'a ulaşacak, oradan biri Fenerbahçe'ye biri de Feneryolu'na gitmek üzere ikiye ayrılacaktı. Feneryolu'na ulaşacak hat, buradan da Caddebostan-Suadiye-Bostancı istikametine gidecekti.

Kadıköy iskelesinden başlayarak Altıyolağzı-Söğütlüçeşme-Talimhane-Yeldeğirmeni-İbrahimağa-Baytar Mektebi hattı. Bu hat Kadıköy şebekesini Üsküdar hattına bağlayan yol olacaktı. Bu yolun İbrahimağa'dan Baytar Mektebi'ne ulaşması için Haydarpaşa geçidinde bir köprü inşası gerekecekti[270].

Çalışmaların tamamlanması ile 1 Eylül 1934'de Üsküdar-Kadıköy arasında bağlantı sağlandı ve hattın açılışı yapıldı[271]. 1 Ekım 1934 tarihinden itibaren ise Kadıköy-Bostancı arasında yolcu taşınmaya başlandı[272]. Moda hattının da tamamlanmasıyla 30 Ekim 1934'de büyük bir törenle Kadıköy havalisindeki tramvayların tamamının açılış töreni yapıldı. Böylece Üsküdar ve Kadıköy havalisindeki tramvay hatlarının uzunluğu 24 kilometreyi bulmuştu[273]. Üsküdar, Kadıköy ve çevre semtlerinin halkı hayatlarını kolaylaştıran tramvaya sahip olmaktan son derece hoşnuttular En nihayetinde 1 Ekim 1935 tarihinde Kadıköy-Gazhane hattı hizmete açıldı. Bu vesile ile yapılan törende Kadıköy iskelesinden Gazhane'ye kadar yolun her iki tarafı bayraklarla baştan başa süslenmiş, yol üzerinde binlerce kişi birikmişti. Yeni hat Kadıköy iskelesi-Altıyolağzı-Söğütlüçeşme yoluyla Gazhane'ye ulaşmaktaydı[274].

TRAMVAY ŞİRKETİ'NİN MİLLİLEŞTİRİLMESİ VE İETT'NİN KURULUŞU

Tramvayın bir ulaşım aracı olarak Cumhuriyetin ilk yıllarında da rağbet gördüğü bu dönemdeki yolcu sayısının çokluğundan anlaşılmaktadır. Nitekim 1924–1931 seneleri arasında tramvayla seyahat eden yıllık yolcu sayısının 60 milyon civarında olduğu görülmektedir[275].

Tramvay, ileriki yıllarda da İstanbul şehiriçi kara ulaşımının en önemli aracı olmuştur. Tramvay şirketi 1939 yılında Nafia Vekili Ali Çetinkaya'nın girişimleri ile millileştirilmiştir. Ali Çetinkaya, SOFİNA grubu temsilcileri ile sürdürdüğü görüşmeler sonucu, tramvay ve Tünel şirketlerinin devletçe satın alınmasını sağlamıştır[276].

---

270 Milliyet, 13 Aralık 1929.
271 Milliyet, 15 Mayıs 1934
272 Milliyet, 2 Eylül 1934.
273 Milliyet, 2 Ekim 1934.
274 Milliyet, 30 Ekim 1934
275 Akşam, 2 Ekim 1935
276 Bkz. İstatistik Yıllığı, 1931/1932 c. v. s.410: 1924–1931 yılları arasındaki yolcu sayısı sırası ile şöyledir: (1924 yılı: 13.415.000 birinci mevki, 45.200 ikinci mevki, toplam 58.615.000) (1925 yılı. 14.525.000 birinci mevki 45.943 ikinci mevki, toplam 60.648.000) (1926 yılı: 15.044.000 birinci mevki, 4[illegible] 158.000 ikinci mevki toplam 62.202.000) (1927 yılı 14.867.000 birinci mevki, 46.499.000 ikinci mevki, toplam 61.366.000) (1928 yılı 15.775.000 birinci mevki 44.411.000 ikinci mevki, toplam 60.186.000.) (1929 yılı 17.789.000 birinci mevki, 42.4[illegible].000 ikinci mevki, toplam 60.253.000) (1930 yılı 16.826.000 birinci mevki, 43.947.000 ikinci mevki, toplam 60.773.000) (1931 yılı. 15.985.000 birinci mevki 44.782.000 ikinci mevki, toplam 60.767.000)

Tramvay Şirketi'nin millileştirilmesi kutlamaları

Şirket temsilcisi H. Speciael ile varılan mutabakata göre, bütün tesisleri ile beraber Tünel şirketi 175.000 liraya, tramvay şirketi ise 1.750.000 liraya Nafia Vekâleti'ne devredilecektir. Vekâlet de gerekli düzenlemeleri yaptıktan sonra her iki şirketın işletmesini İstanbul Belediyesı'ne bırakacaktır[277].

Bu konuda taraflar arasında 8 Şubat 1939 tarihinde bir mukavele yapılmış ve Nafia Vekili Çetinkaya ile SOFİNA grubu temsilcisi H. Speciael mukaveleyi imzalamışlardır. Mukavele gereğince şirket, hükümet ile o ana kadar akdetmiş olduğu bütün ımtiyaz, mukavele, şartname ve zeyilleriyle itilafnamelerden doğan veyahut hükümet tarafından her ne surette olursa olsun şirkete verilmiş olan asıl ve ikinci derecede bütün imtiyaz hakları ve menfaatlerini 1 Ocak 1939 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere hükümete devretmektedir. Şirket, devrettiği imtiyazı yanında mülkiyet ve tasarrufu altında bulunan bütün tesisatını da hükümete bırakmaktadır[278].

Bundan sonra devir-teslim işlemlerine başlanmıştır. Bu arada Nafia Vekâleti'nce Tünel ve tramvay şirketlerinin yeni idare şekilleri hakkında esasların hazırlanmasına girişilmiştir.

---

277 Bilindiği üzere Milli Mucadele döneminden sonra gerçekleştirilen I. İzmir İktısat Kongresi'nde, siyasi zaferlerin ekonomik zaferlerle taçlandırılması gereği Mustafa Kemal Ataturk tarafından önemle vurgulanmıştı. Aynı çerçevede ekonomik bağımsızlığın olmadığı durumlarda siyasal alanda da giderek bağımsızlığın kaybedilmesi söz konusuydu. Yıtekim Osmanlı Devleti'nin son dönemleri bu tur gelişmelere sahne olmustu. Ayrıca yine aynı donemde, ülkemizde faaliyet gösteren yabancı şirketlerin şahsi çıkarlarını son derece üst duzeyde tutacak şekilde hareket ettikleri de görülmekteydi. Dolayısı ile bütün bunlar dikkate alınarak, ülkede bulunan yabancı şirketlerin millileştirilmesi gerekli bulunmuştur. Bu amaçla öncelikle Anadolu Demiryolu ve Haydarpaşa Liman şirketlerinin devletleştirilmesı için 1924 yılında Cumhuriyet hükümetine yetki verilmiş ve bu işlem 1928 yılında gerçekleştirilmiştir. Daha sonraki yıllarda da aynı işleme devam edilmiştir. İşte tramvay ve Tünel şirketlerinin satın alınması da bu çerçeve içinde meydana gelen bir devletleştirme teşebbüsüdür.

278 Cumhuriyet, 4, 6 ve 8 Şubat 1939.

Buna göre her iki şirketin elektrik idaresi ile birleştirilerek Belediyeye devredilmesi öngörülmektedir[279]. Devir-teslim işlemlerinin sona ermesiyle 1 Mart 1939 tarihi itibariyle Tünel ve tramvay şirketleri hükümete devredilmiştir. Bu arada şirketlerin statüsünü belirleyecek yeni kanun Meclis'ten çıkıncaya kadar işletmeyi yürütmek üzere geçici bir idare kurulmuştur[280].

Tramvay şirketinin satın alınmasına dair kanun ile Elektrik, Tramvay ve Tünel İdareleri Teşkilat ve Tesisatının İstanbul Belediyesi'ne Devrine Dair Kanun TBMM'de Haziran ayı içinde görüşülmüştür. Bunlardan satın alma mukavelesi 12 Haziran 1939 tarihinde tasdik edilmiş ve karar 21 Haziran 1939 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanmıştır[281]. Şirketlerin Belediyeye Devrine Dair Kanun ise Meclis'te 16 Haziran 1939 tarihinde kabul edilmiş, 23 Haziran 1939 tarihinde ise Resmi Gazete'de yayınlanmıştır[282].

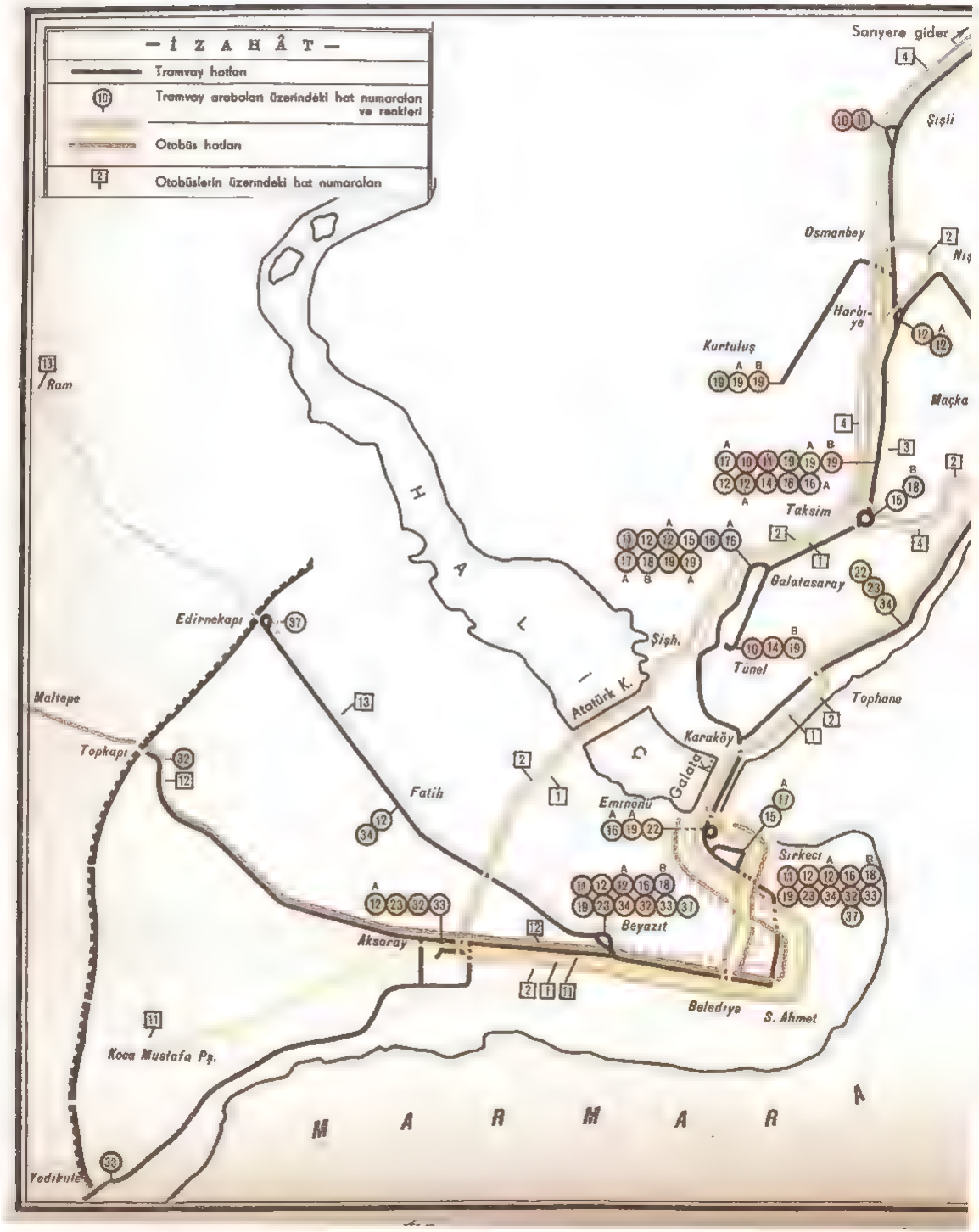
Söz konusu kanunun birinci maddesine göre: "İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel şirketlerinin satın alınmasına dair mukavelenamelerin tasdiki hakkındaki kanunlarla bu kanunlara bağlı mukavelenameler mucibince hükümete intikal eden haklar ve vecibeler ve bilcümle tesisat ve mezkûr kanunlarla vücuda getirilmiş olan teşekküller bütün hak salahiyet ve vecibelerle İstanbul Belediyesi'ne devredilmiştir." Mukavelenin ikinci maddesi de şu hususları ihtiva etmektedir: "Bu kanunla İstanbul Belediyesi'ne devrolunan idareler (İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü) adı ile kurulacak hükmi şahsiyeti haiz ve İstanbul Belediye Reislığı'ne bağlı bir Umum Müdürlük tarafından idare olunur." Toplam 15 maddelik mukavelenin diğer kısımlarında İETT Umum Müdürlüğü'nün görev ve yetkilerine dair hususlar zikredilmiştir.

16 Mart 1955 tarihinde Üsküdar-Kadıköy Halk Tramvayları Şirketi imtiyazını İETT'ye devretmiştir.

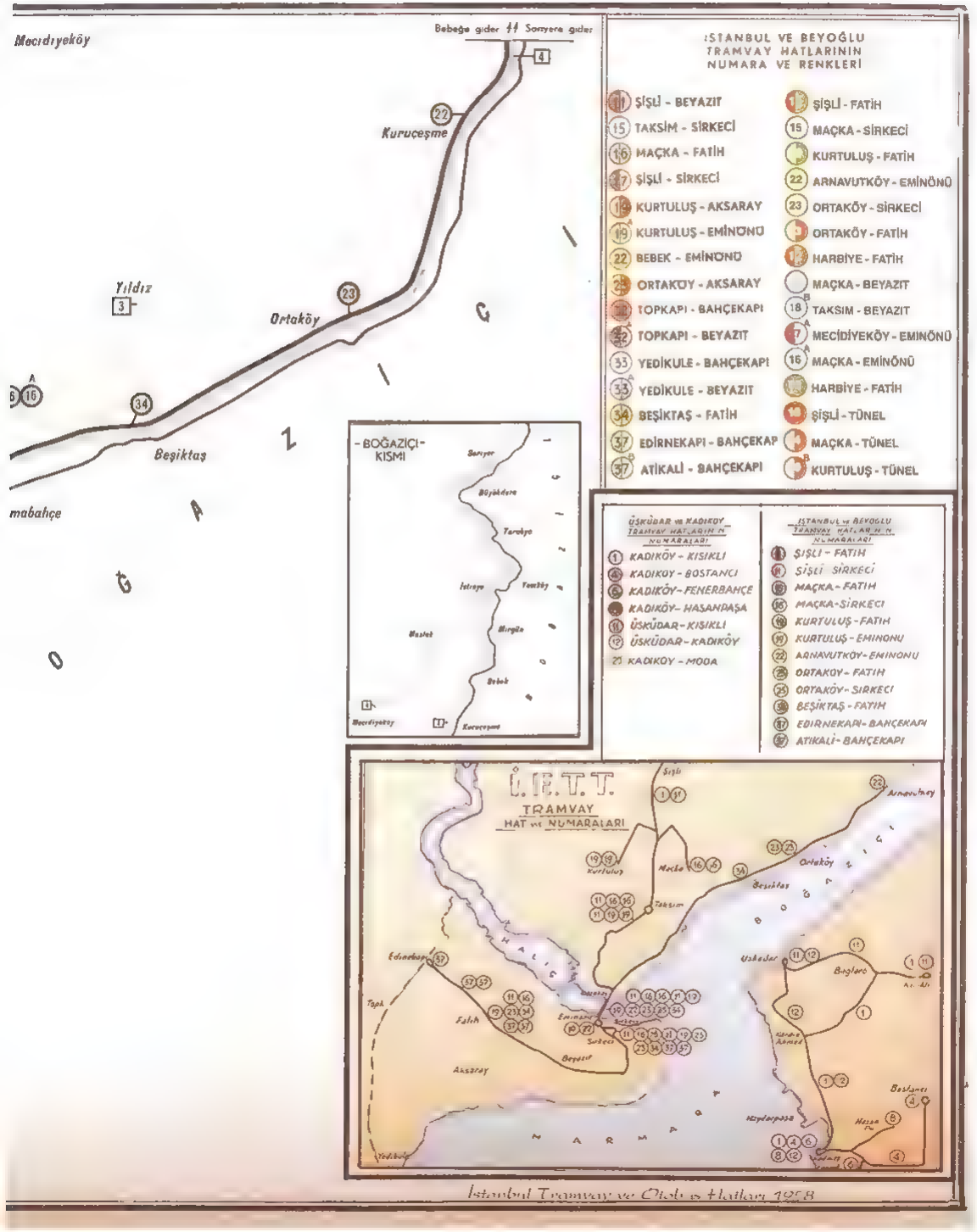
Tramvay Şirketi'nin millileştirilmesi kutlamaları: Metrohan çiçeklerle bezenmiş

279 Mukavele için bkz. Düstur, üçüncü tertip. c. XX.s. 1258 – 1263.
280 Cumhuriyet, 22 Şubat 1939.
281 Cumhuriyet, 2 Mart 1939.
282 Düstur, üçüncü tertip. c. XX. s. 1258.

İ.
TRAMVAY ve OTO
ve NUMARA İ



.T.
HAT LARINI RENK
ÖSTERİR ŞEMA



İstanbul Tramvay ve Otobüs Hatları 1958

TRAMVAYLAR İSTANBUL'A VE İSTANBULLULARA VEDA EDİYOR

Arabalı vapurlara yüklenen tramvay vagonları

1960 yılından sonra tramvayların mevcudiyeti kamuoyunda tartışılmaya başlanmıştı. O dönemde, tramvayların yavaş işlediği, hâlbuki lastik tekerlekli otobüslerin çok daha işlevsel olacağı şeklinde bir kanaat bazı kesimler tarafından savunuluyordu. Bunun bir sonucu olarak 12 Ağustos 1961 tarihinde, süratinin az olduğu ve trafiği aksattığı gibi sudan bir gerekçe ile İstanbul'un Avrupa yakasında tramvaylar kaldırıldı. 3 Ekim 1966 tarihinden itibaren ise İstanbul'un Anadolu yakasındaki tramvay hatları kaldırılmaya başlandı. Kalan son iki hat olan Kadıköy-Üsküdar ve Kadıköy-Hasanpaşa hatlarında da 14 Kasım 1966 tarihi itibariyle seferlere son verildi[283]. Böylece 1871 yılından beri, yanı 95 yıl boyunca İstanbullulara hizmet etmiş olan tramvay bir süre için insanların hayatından çıkıyordu. Mevcut tramvay hatlarını iyileştirip daha süratle hareket eden tramvay araçları temin etmenin yolları aranacağına, çok kolay bir çözüm bulunmuş ve tramvaylar toptan kaldırılmıştı.

Tramvayların ulaşımı yavaşlattıkları gerekçesiyle kaldırılması, İstanbulluların hayatından çıkması ulaşımı rahatlatmadığı gibi hızlandırmadı da.

283 Düstur, üçüncü tertip. c. XX. s. 1285-1288 ;"İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdareleri Teşkilat ve Teslimatının İstanbul Belediyesi'ne Devrine Dair Kanun" İstanbul Belediye Mecmuası, yıl 1939. sayı. 176-177. s. 144-146.

Nitekim bir süre sonra, 1979 yılında, *Yıllarboyu Tarih* dergisinde bir makale yazan Ertan Ünal, "Tramvayları Boşuna mı İdam Ettik?" diye soruyordu. Tramvayları kaldırmakla hiç bir sorunun çözülmediğine değinilen yazıda özetle şöyle deniyordu:

"Kâh neşeli sesler çıkararak, kâh ahlayıp oflayarak İstanbul'un yedi tepesinin birinden inip ötekine çıkan emektar tramvaylar şehrin birer sembolü gibiydi. 'Çağ dışı' diyerek servisten kaldırılan tramvayların, ipe çekilir gibi vinçle alınıp maçunalara yüklenişini gören İstanbullular, içlerinin sızlamasına engel olamadılar. Ya yıllarca bu sevimli araçlarda çalışanlar? Gözyaşlarını tutamamalarını onlara çok görmemek gerek.

Tramvaylar İstanbul'u bır baştan ötekine saran hatlar üzerinde, kar demeden, kış demeden, rengârenk, ikili üçlü vagonlarıyla, dınlendıkçe adeta insanın uykusunu getiren monoton gürültüsüyle hıncahınç dolu gidip gelir, İstanbulluları, hem de en ucuz tarafından gideceği yere, üstelik en emin bir şekilde ulaştırırdı.

Fakir işiydi tramvaylar. Bu yüzden işçinin, memurun, dar gelirlilerin gözdesi idi. Çok değil, cebinde birkaç kuruşu olan bu parayla tramvaya binip bir İstanbul turu bile yapabilirdi.

Üstelik kaprisi, sorunları da yoktu. Karın lapa lapa yağdığı, araçların yollarda kaldığı o eski İstanbul kışlarında, en kötü tabiat şartları bile onu yolundan alıkoyamazdı. Benzin sıkıntısıymış, lastik yokmuş, bunlar onun için dert değildi.

Derken tramvayların rakipleri peşpeşe çıkmaya başladı. Taksiler, otobüsler ve 1930'larda ilk dolmuşlar. Ne var ki, önceleri ucuz ve fakır işi tramvayların müşterısini bu rakipler pek azaltmadı. Özellikle İkinci Dünya Savaşı yıllarında benzın ve lastik yokluğu yüzünden bu araçlar çalışamaz hale gelince tramvaya rağbet bir kat daha arttı.

Daha sonraki yıllarda ise tramvay yavaş yavaş ihtiyarlayan bir sevgili gibi gözden düşmeye başladı. Şehirde yaygın bir ulaşım şebekesi kurulmuş, imar faaliyetlerine başlanmıştı. Yeni açılan yollardan bazılarında tramvayların çalıştırılmasına izin verilmiyor, trafik gittikçe yoğunlaşıyordu. Ve gözden düşen bir sevgilinin her hareketi gibi tramvaylar durmadan göze batıyordu. 'Hızı az', 'Trafiği aksatıyor', 'Vagonları eskidi', 'Müşterisi azalıyor', 'İyi hoş ama masrafı çok' şeklinde ileri sürülen nedenler, ona yavaş yavaş acı sonu hazırlıyordu.
'Yavaş gidiyor' deniyordu ama saatte 60 kilometreye kadar hız yapabiliyordu. Sanki şimdilerde araçlar trafik yoğunluğu yüzünden hızlı gidiyorlarmış gibi.

'Trafiği aksatıyor' deniyordu. Oysa dolmuşlar gibi gelişigüzel yerlerde durmuyor, gelişigüzel yerlere bırakılmıyordu ve yol açıksa durakların dışında durdukları da görülmemişti hiç.

Kimsenin aklına batı ülkelerinde olduğu gıbı tramvaya yolun bır bölümünün ayrılması, vagonların modernleştirilmesi ve böylece bu araçtan uzun bir süre daha yararlanmak gelmiyordu. Bütün ümitler adeta tramvayın kaldırılmasına bağlanmıştı. Sanki onun kalkışıyla tüm trafik sorunu çözümlenmiş olacaktı. Ve bir gün idam hükmünü acımasızca, insafsızca imzalayıverdik. Onun geçmişte yaptığı hizmetlerı bir kalemde silip atarak bu hükmü yerine getırdik. Önce İstanbul yakasında tramvaylar tarihe karıştı, sonra da Anadolu yakasında.

227

Son sefer

Nerede şimdi o eski tramvaylar? Nerede o soğuk kış günlerinde kalın paltoları içinde yüzlerini sadece gözleri açıkta kalacak şekilde kapatmış, soğuğu iliklerinde duya duya birer kardan adama dönen vatmanlar? Nerede o tramvaya para vermemek için arkadan asılarak yolculuk yapan ve biletçileri adeta çıldırtan yumurcaklar?

Şimdi İstanbul'da yeniden raylı sisteme geçiş hazırlıkları var. Bunu duyunca insanın dilinin ucuna hemen gelen soruyu sormamak imkânsız:

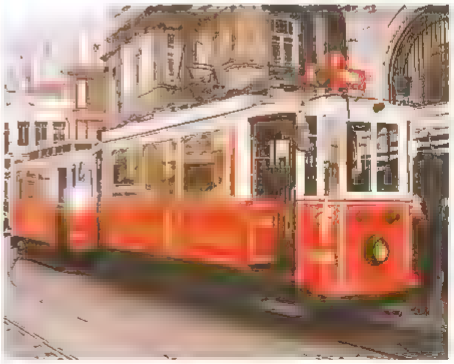
-Peki, ama tramvayların ne günahı vardı?"[284]

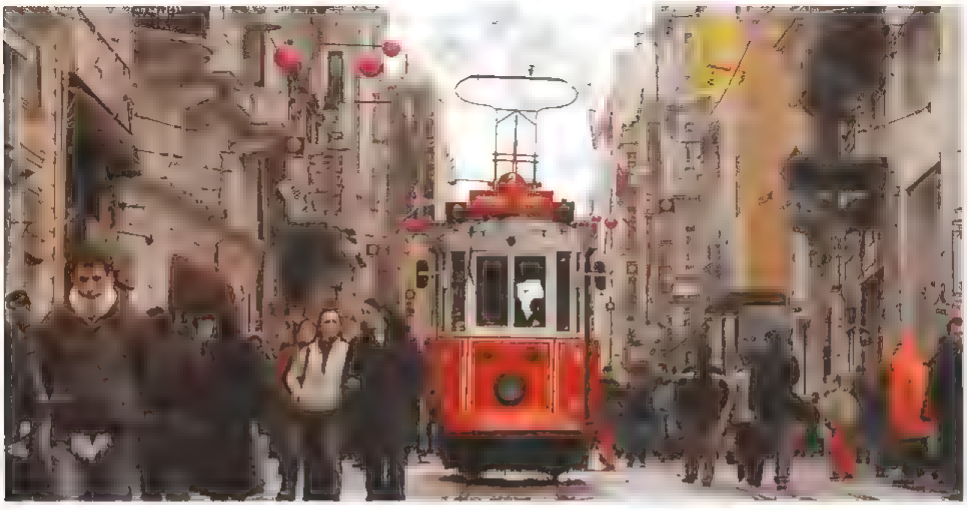
Son sefer

284 Bülent Arı, "Üsküdar'ın Ulaşımı", II. Üsküdar Sempozyumu Bildiriler, yıl 2004, c.I, s.118.

SON DÖNEMDE İSTANBUL'DA YAPILAN TRAMVAY HATLARI

İstanbul'da tramvayların faaliyetine son verilirken, o yıllarda hizmete sokulan troleybüslerin (elektrik gücüyle işleyen otobüs) trafik sıkışıklığının giderilmesine ve toplu taşımacılığa önemli bir katkı sağlayacağı düşünülüyordu. Ama bunun doğru olmadığı geçen zaman içinde anlaşıldı. Tramvaylar kaldırılırken yetkililer ulaşımı yavaşlattığı ve aksattığı gibi bir gerekçeden yola çıkarak hareket etmişlerdi. Fakat görüldü ki, elektrik direklerine bağımlı olarak karayolunda işlemek durumunda olan troleybüsler de toplu taşımacılığa ve İstanbul trafiğine çözüm olamamıştı. Üstelik tramvaylara birkaç ilave vagon konulabildiği ve bir seferde daha çok yolcu taşınabildiği halde troleybüsler tek araç olarak hizmet verebilmekteydiler. Yani durum eskisinden de kötü bir hal almıştı. Hele ki troleybüs, elektrik aldığı tellerle bağlantısı kesilince, yolda kalır ve bu durum uzun süre trafiğin kilitlenmesine yol açardı. Troleybüsler giderek devre dışı bırakılıp yeni otobüsler satın alınarak toplu taşımacılık sürdürülmeye çalışıldı. Ama bir taraftan da İstanbul'un nüfusu artıyor, şehir genişliyordu. Bu sebeple otobüsler de derde deva olmadı.





İstanbul şehiriçi trafiği daha da içinden çıkılmaz bir hal aldı. 1960-70 ve 80'li yıllar böyle geçti ve son dönemlerde sıkıntılar tahammül sınırlarını aşmaya başladı. İşte bu ortamda, 1980'li yılların sonunda, yeniden tramvaylara dönüş yapılması kararlaştırıldı. İstanbul şehiriçi trafiğini rahatlatacak tek çözüm olan bu karar uygulamaya da konuldu.

Öncelikle, İstiklâl Caddesi'ni yayalaştırma projesi ile birlikte 1990 yılı sonunda, Tünel-Taksim arasında eski elektrikli tramvayların vagonlarından faydalanmak suretiyle nostaljik tramvay hattı açılmış ve işletmeye başlanmıştır. 1990 yılında Beyoğlu'nun trafiğe kapatılması, bu güzergahta tramvayın yeniden hizmete sokulmasında büyük rol oynamış, Kadıköy-Kuşdili'ndeki eski taşıt müzesinde muhafaza edilmekte olan 3 kırmızı motris, 2 yeşil römork, Mart 1989 tarihinde başlatılan bir çalışma ile koltuğundan penceresine, motorundan dış sacına kadar İETT'nin kendi atölyelerinde ve kendi ustalarınca onarılarak 29 Aralık 1990 tarihinde hizmete sunulmuştur. Taksim-Tünel arasındaki bu nostaljik tramvay, 1.600 metre mesafede hizmetine devam etmektedir.

İstanbul'da, şehiriçi trafiğinin yükünü önemli ölçüde taşıyacak bir tramvay hattının başlangıcı olarak, 1992 yılında Sirkeci-Aksaray tramvayı hizmete girmiştir. Bu tramvay hattı bilahare Zeytinburnu'na, Kabataş'a ve Bağcılara kadar uzamıştır. Zeytinburnu-Kabataş arasında hizmet veren tramvay hattının Sirkeci-Aksaray-Topkapı bölümü 1992 yılında, Topkapı-Zeytinburnu bölümü Mart 1994 ve Sirkeci-Eminönü bölümü Nisan 1996 tarihinde hizmete açılmıştır. 30 Ocak 2005 tarihinde yapılan törenle hat Kabataş'a kadar uzatılmış ve tam 44 yıl sonra tramvay tekrar Galata Köprüsü'nden geçmeye başlamıştır. Hat boyunca yer alan 24 istasyon şunlardır: Zeytinburnu, Mithatpaşa, Akşemsettin, Seyitnizam, Merkezefendi, Cevizlibağ-AOY, Topkapı, Pazartekke, Çapa-Şehremini, Fındıkzade, Haseki, Yusufpaşa, Aksaray, Laleli-Üniversite, Beyazıt, Çemberlitaş, Sultanahmet, Gülhane, Sirkeci, Eminönü, Karaköy, Tophane, Fındıklı, Kabataş.

Hat Uzunluğu	14 km.
İstasyon Sayısı	24
Araç Sayısı	55
Sefer Aralığı	5 dakika
Sefer Uzunluğu	42,5 dakika
Sefer Saatleri	06.00 / 00.00
Yolcu Sayısı	195.000 yolcu (gün)

Zeytinburnu-Kabataş tramvayının diğer bir uzantısı da Bağcılar yönündedir. Zeytinburnu-Bağcılar tramvayı 14 Eylül 2006 tarihinde düzenlenen tören ile hizmete girmiştir. 27 Ocak 2004 tarihinde inşasına başlanan tramvay hattı 5.2 kilometre uzunluğunda olup üzerinde 587 metre viyadük, 4.035 metre hemzemin bulunmaktadır. Güzergâh 5 dakika sefer aralığı ile hizmet vermekte olup tek yönde sefer süresi 20 dakika olarak belirlenmiştir. Hat üzerinde mevcut istasyonlar şunlardır: Zeytinburnu, Mehmet Akif, Keresteciler, Güngören, Akıncılar, Soğanlı, Yavuz Selim, Güneştepe, Bağcılar.

İstanbul'un Avrupa yakasında yapılan bu hatlar yanında, Anadolu yakasında da 37 yıl aradan sonra tramvay işlemeye başlamıştır. Bilindiği uzere İstanbul'un Anadolu yakasında en son tramvay 1966 yılında işlemiş ve bu tarihten sonra bu yakadan tramvaylar kaldırılmıştı. 1 Kasım 2003 tarihinde Kadıköy ile Moda arasında yapılan tramvay hattı hizmete girdi. Kadıköy-Moda ramvayında 2,6 kilometrelik sıstemde 10 istasyon yer almaktadır. 4 adet tramvay aracının çalıştığı Kadıköy-Moda tramvayı; Kadıköy meydanından hareket edip, otobüs özel yolu ve Bahariye Caddesi'ni takip ederek Moda Caddesi üzerinden tekrar Kadıköy Meydanı'na gelmektedir.

Hat Uzunluğu	2,6 km.
İstasyon Sayısı	10
Araç Sayısı	4
Tur Süresi	205 dakika
İşletme Saatleri	07.00 / 20.00
Günlük Yolcu Sayısı	2.000 (gün)
Günlük Sefer Sayısı	81

ELEKTRİKLİ TRAMVAYLARIN İSTANBUL İÇİN ÖNEMİ VE YAZILANLAR

İstanbul'un elektrikli tramvayları 1913 yılı sonu ve 1914 başlarında hizmete girmişti. 1914 yılında Osmanlı Devleti'nin de taraf olduğu Birinci Dünya Savaşı başladı. Tam dört yıl süren Birinci Dünya Savaşı'nın ağır şartları tramvay malzemelerinin temininde güçlükler yaşanmasına sebep oldu. Aynı zamanda elektrik üretimi için vazgeçilmez önemi haiz bulunan kömür de zaman zaman tedarik edilemedi. Bu durum tramvay seferlerinin bazen aksamasına yol açtıysa da, 1914'ten 1923'e kadar tramvaylar çalıştı. Giderek de İstanbullular için vazgeçilmez ulaşım aracı oldu. Cumhuriyet'ın ilk yıllarında da tramvayın İstanbullular için vazgeçilmezliği devam ediyordu. Tramvayın İstanbul'un sosyal ve iktisadi hayatında ne derece önemli rol oynadığı, o dönemleri yaşamış birçok yazarın yazılarına da konu olmuştu. Aşağıda bu yazılardan bazı örnekler vererek, gerek 1910'lu yıllarda, gerekse Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde, İstanbullu ile tramvay arasında oluşan vazgeçilmezliği ortaya koymaya çalışacağız.

Vereceğimiz örneklerden ilki, tramvayın İstanbullular için önem taşıdığı dönemleri yaşamış ve anılarını "Çekilin Yoldan Geliyor Vatman" adlı kitapta toplamış Dündar Aytar'ın gözlemlerine dayanıyor. Bakın Dündar Aytar İstanbul'un elektrikli tramvaylarını nasıl anlatıyor:

"Çocukluğumun İstanbul'una dönecek olursak, ulaşım meselesinin o dönemlerde pek önemli olmadığını görürüz. Ana toplu ulaşım araçları tramvaylar ve vapurlar. Şehir küçük, her yere tramvay ve vapurla ulaşmak kabil. Hayret edilecek bir şey ama tramvay ve otobüslerin bir tarifesi vardı. Sabahları 9'a 10 kala Tünel'den bir Kurtuluş-Tünel tramvayı muhakkak kalkardı. 08.35'te köprüden geçen Levent-Beyazıt otobüsüne binerseniz 9'a 5 kala Nişantaşı'nda olurdunuz. 4'ü 5 geçe Nişantaşı'ndan geçen otobüs sizi rahatça 4. 30 vapuruna yetiştiriyordu. Bu vapuru bekleyen bir dizi tramvay, vapur yolcularını Kadıköy'den Kısıklı'ya veya Bostancı'ya rahat rahat götürürdü. Otomobil sayısı az olduğundan trafik tıkanması pek görülmezdi.

Eski İstanbul denince akla gelen ikinci önemli toplu taşıma aracı tramvaydır. Bu tramvaylar şehrin her önemli yerine ulaşımı sağlarlardı. 1950 yılların ortasına kadar İstanbul yakasındaki tramvayları İETT İdaresi, Anadolu yakasında çalışanları ise Üsküdar-Kadıköy Halk Tramvayları İdaresi işletirdi. Daha sonra iki idare birleştirildi ve İETT her iki yakada işletmeciliğe başladı.

Tramvaylar çeşit çeşit ve renk renkti. İETT tramvaylarında birinci mevkiler kırmızı, ikinci mevkiler ise yeşil renkteydi. Ayrıca kapıları otomatik açılıp kapanan, vatmanın sahanlık yerine vagonun içinden tramvayı sürdüğü, hava frenine sahip ve sarıya boyanmış tramvaylar da vardı. Bu tramvayların özelliği, tam ortalarında bir kapı yeri olmasıydı. Hatırımda kaldığına göre bu kapı, harem ve selamlık bölümlerini ayırmaya yarıyormuş. Ön taraf selamlık, arka taraf harem. Vatmanı seyretmek daha zevkli idi bu tramvaylarda. İki tane önemli vanayı kumanda ederdi. Biri fren için, diğeri kapıları açıp kapamak için.

1960'a doğru İETT kendi imkânlarını kullanarak tramvaylara otomatik kapılar takmaya başladı. Böylece bazı tramvaylarda vatmanlar, açıkta tramvay kullanmaktan kurtuldular. Bu tramvaylar şehrin gençlerinin hoşuna gitmedi. Çünkü tramvay giderken ustalıkla sahanlığa atlamak veya durak olmayan yerde tramvaydan inmek imkânı yok oldu.

Tramvaydan atlamanın bir adabı vardı. Basamağa inip kendinizi yavaş ve zarif bir şekilde, yüzünüz ve vücudunuz tramvayın gittiği yöne dönük olduğu halde kendinizi boşluğa, tramvaydan yaklaşık yarım metre öteye bırakır, ayaklarınız yere değince tramvayın gitmeye başladığı yöne doğru koşmaya başlardınız. Bu koşu bir frenleme koşusu olduğundan, vücudunuz arkaya doğru meyillıdır. Atlarken çok dikkatli olmanız gerekirdi. Çünkü hatlar caddenin ortasından geçtiğinden, sağınızda bir otomobil varsa çok ciddi bir kazaya uğrayabilirdiniz. Aynı tehlike, tramvaya duraklarda ınip binen yolcular için de geçerli idi. Durakta indikten sonra, tramvayın yanından geçen otomobılın altında ezilmemek ıçın dıkkatlı olmak lazımdı. Ayrıca kendine İstanbullu diyebilmek için, bır gencin, hayatının bir döneminde muhakkak tramvayın arkasına asılması gerekırdı. Römork bağlamaya yarayan ve bir ayağın rahatça sığabileceği çıkıntılara basıp, kablo çıkışlarına tutunup, para ödemeden gidebılirdiniz. Aman biletçiye dıkkat. Kızgın bır biletçi arka camı açıp tahta bilet kutusu ile vuracakmış gibi yapıp sizi korkutabilir. Benim bır çocukluk arkadaşım, yedı yaşlarında iken, bir gün tramvaya asılıyor, ınemiyor, gidiyor, gidiyor ve bilmedığı yerlere geliyor. Çocuğu bulana kadar ailesi perışan olmuştu. Kadıköy tarafındaki tramvaylara asılmak veya tramvaya atlamak imkânsızdı. Çünkü bunların sahanlıkları yoktu. Pardon, yazın kullanılan etrafı açık römorklarda sahanlık vardı.

Bu asılma meselesi İstanbul argosuna da gırmiş, 'Asılma, depoya gider' deyimi, kızları çok rahatsız eden delikanlıları uzaklaştırmakta kullanılırdı. Depo ise tramvay garajı. Biri Mecidiyeköy'de, biri Beşiktaş'ta, biri de Atikali'de olmak üzere, üç adet depo vardı İstanbul yakasında. Kadıköy tarafında ise depolar Bağlarbaşı'nda ve Kuşdili'nde. Tramvayla ilgili başka bir deyim ise 'Kuyruğunu tramvay çiğnemiş', yani fiyakası bozulmuş. Sıkça tekrarladığımız bir tekerleme var: 'Açılın yoldan, geliyor vatman'.

Tramvaylar Tünel, Bebek ve Bahçekapı hatlarında yeşil renkli römorklar çekerlerdi. Bebek tramvaylarında iki römork olurdu. Diğer hatlarda ıse Şişhane yokuşu gibi dık yokuşlar yüzünden römork kullanılmazdı.

Çocuklar için İstanbul tarafında, tramvayda giderken ön sahanlıkta, vatmanın tam arkasında, iç kapının iki yanında durmak çok önemliydi. Vatmanlar genellikle bizi içeri kovarlardı. Bir gün dalgın bir vatmanın arkasında durmuş, Galatasaray'dan Tünel'e doğru giderken, sağda park etmiş bir otomobil tramvayın önüne çıkmak gafletinde bulundu ve biz de fren yapamadık ve çarptık. Hiç unutmam, arabayı güzel bir hanım kullanıyordu ve sol çamurluğu bir anda yok oldu. Herhalde bu güzel hanım, İstanbul'un ilk kadın şoförlerinden biriydi.

Ön sahanlıkta duramayanların ikinci tercihi arka sahanlıktı. Burada çan çalma imkânı da vardı. Hiç yapılmaması gereken bir şey, el freni ile oynamaktı. Hâlbuki o el freninin bir çocuk için dayanılmaz cazibesi vardı. El freninin sapına yapışarak hızla döndürmek kim bilir ne zevkliydi. Ama hiç birimiz bunu denemeye cesaret edemedik. Vatmanları seyrede seyrede bir tramvayı hareket ettirecek kadar bilgi sahibi olmuştuk. Vatman tramvaya binince hız ve elektrik freni yapmasını sağlayan kol ile motora akım veren, motoru ileri veya geri çalıştıran bir anahtarı yerine takardı. Daha sonra el freni boşaltılır ve kolu saat istikametinde çevirerek tramvayı hareket ettirirdi. Fren yapması gerektiğinde ise kolu sola doğru çevirirdi. Bu kadar basit. Tabii sarsıla sarıla giden tramvayda nasıl ayakta durur, savrulmaz, trafiği kontrol eder ve Istanbul tarafındaki tramvaylarda kışın donmamayı başarırdı, bu çözemediğim bir sır. Önlerinde bir levye, yağışlı havalarda tramvayın kaymasına mani olmak için raylara kum yayan mekanizmaya kumanda ederdi. Kadıköy tramvaylarında bir başka levye ise kapıları kilitlemekte kullanılırdı.

Yıllar sonra mühendis mektebinde, güç laboratuvarında, bir tramvay motoru ile bunu kontrol eden mekanizmalarla uzun uzun oynamak imkânını buldum. Bütün elektrik sınıfı yanlış meslek seçtiğimi ve vatman olmam gerektiğini söylediler. Taksim-Tünel arasındaki tramvayın vatmanlarını görünce, eski dostlarıma kavuşmuş gibi hissediyorum kendimi. Yaşlı başlı adamlar. Büyük bir ihtimalle İstanbul'da tramvayın tramvay olduğu devirlerde de vatmanlık yapmışlar. Tabii şimdi gençler de bu tramvaylara vatmanlık yapmaya başladılar. Geçenlerde genç vatmanlardan birisi, tıpkı eski vatmanların yaptığı gibi tramvay çanını gayet melodik bir şekilde çalıyordu. Çok hoşuma gitti.

Tramvay şebekesi bayağı gelişmişti. Topkapı, Edirnekapı, Yedikule, Maçka, Şişli, Kurtuluş, Mecidiyeköy, Bebek, Tünel hatların ulaştıkları son duraklardı. Bu son durakların yanında Bahçekapı, Fatih, Beyazıt, Ortaköy, Taksim, Harbiye durakları da hatların başlangıç veya bitiş yerleriydi. Hat sonlarının bazıları bir meydandı. Bu meydanda tramvay tam bir daire çizerek geldiği yöne doğru dönerdi. Mesela Şişli, Bebek böyle bir hat sonuydu. Fenerbahçe, Bostancı, Kısıklı, Üsküdar da böyle meydanlarda biterdi. Hattın daire şeklinde dönme mecburiyeti bu meydanlara şekil verir, şimdiki gibi acayip şekilde geometrik desenler oluşmazdı. Taksim ve Beyazıt gibi meydanlarda bazı tramvay hatlarında dairevi dönüşler vardı. Şimdi tarihi tramvayın döndüğü yerden, hat sonu Taksim olan tramvaylar dönerdi. Unutulmaması gereken bir şey var: Tünel tramvaylarının hat sonu hiçbir zaman Taksim olmazdı ve hiç değilse benim hatırladığım zamanlarda, İstanbul tramvaylarında fener yoktu. Bir lüzumsuz bilgi daha; kırmızı levha, Şişli-Tünel hattını belirtirdi. Maçka hattı ise mavi renkteydi. Diğerlerini hatırlayamıyorum. En enteresan hat sonlarından biri Tünel idi. Tünel hattında tramvaylar römork çektiklerinden, enteresan bir manevra yaparlardı. Hat şimdiki gibi bitmezdi, bir sert kavis çizerek sağa döner ve o yolun sonunda biterdi. Seferini tamamlayan tramvay gelir, römorktan ayrılır, sağa dönerek orada bekleyen römorka takılır, vatman yer değiştirir, arşeyi düzeltir ve yeni seferine başlardı. Geride kalan römorka bu işlem bitince manevracılardan biri biner, el frenini boşaltır, yokuş aşağı römorku kaydırır ve sağa döndükten sonra usta bir manevra ile el frenini kullanarak durdururdu. Artık römork bir sonraki tramvaya takılmaya hazırdı. Bu manevra inanılmaz bir çabuklukla yapılırdı, ama daima boşta bir römork olmasını gerektirirdi. Şimdi Tünel'de aynı manevra bana göre daha zor yapılıyor. Maçka hattının sonu da buna benzer şekildeydi. Bir hat Akaretler'e doğru döner, geliş hattı ise Swiss Otel istikametinde uzanırdı. Römork manevrasının nasıl yapıldığını hatırlamıyorum.

Anadolu yakası tramvaylarında birinci mevkiler sarı, ikinci mevkiler ise yeşil renkliydi. Bostancı ve sonraları Fenerbahçe hatlarında bu tramvaylar römork çekerlerdi. Kadıköy tramvaylarının bir özelliği de, yaz aylarında yanları açık römorkların devreye girmesiydi. Açık römorklar da birinci mevki, yani sarı renkteydi.

Bana göre Kadıköy tramvayları, İstanbul yakasında çalışanlara göre daha güzel ve zamanına göre modern tramvaylardı. Birden bire ortadan kaybolduklarında çok üzülmüştüm. Bu tramvayların üstünde, hatlarını belirten birer fener vardı. Fenerbahçe hattı yeşil, Bostancı hattı kırmızı, Moda sarı, Üsküdar beyaz, Gazgane kahverengi, Kısıklı ise lacivert renkli fenerlerle ve tabelalarla belirtilirdi. Çok küçükken geceleri uzaktan gelen tramvayın fenerine bakarak nereye gideceğini babam yanlış bilmiş gibi yapar, ben de doğrusunu söyleyerek kendimi çok önemli hissederdim. Kadıköy tramvaylarının bazı özellikleri de vardı. Selamiçeşme'den sonra Bostancı tramvayı, yolun iki tarafında kendine ayrılmış özel yola girerdi. Bu yol sanki bir minyatür demiryolu gibiydi. Tramvay ayrıca Fenerbahçe'ye kadar gitmezdi.

Belvü'nün önünde raylar biterdi. Küçükken Fenerbahçe plajına gidip gelirken Belvü'nin önünde tramvaydan inip plaja kadar yürüdüğümüzü ve yorulduğumuzu hatırlıyorum. Tramvay raylarının buruna kadar gitmemesinin sebebinin, tramvay sesinden rahatsız olan bir kodaman olduğu söylenirdi. Fenerbahçe'nin tramvay hatlarının bir özelliği, Depo durağından sonra Belvü'ye kadar tek hat olmasıydı. Daha sonraları Yoğurtçubaşı'na bir makas yaptılar, 1950'li yılların ortalarına doğru da hat sayısını ikiye çıkardılar ve hattı Fenerbahçe'ye kadar uzattılar. Hat tek iken, vatmanlar Depo ve Fenerbahçe duraklarında direk üstlerinde asılı, yeşil beyaz işaret ışıklarından hareket ederlerdi. Buna rağmen arada sırada iki tramvayın burun buruna geldiği ve birinin geri gitmek zorunda kaldığı da olurdu. İstanbul tarafındaki makasların aksine, Kadıköy tarafındaki makaslar otomatik değildi. Fenerbahçe tramvayı Depo durağına gelmeden önce durur, vatman ön camı açar, tramvayın sağında asılı duran uzun makas çubuğunu alır, büyük bir maharetle rayların arasına sokar ve makası Fenerbahçe yönüne doğru açardı. Bostancı tramvayı gelince onun vatmanı da aynı işlemi yaparak bu sefer makası Bostancı tarafına doğru açardı. Bir defasında makas iyi açılmadı ve tramvay raydan çıktı. Vatman usta manevralarla parke taşları üzerinde ileri geri giderek tramvayı tekrar raylara oturttu.

Tramvaylar Kadıköy'de, belirli bir nizam dâhilinde yolcu beklerdi. Vapurdan çıkınca ilk peron Bostancı tramvaylarının kalktığı perondu. Bostancı tramvaylarında yazları ekspres tramvay uygulaması vardı. Bazı tramvaylar Feneryolu durağına kadar durmazdı. İkinci peronda Moda, Fenerbahçe ve Gazhane tramvayları; üçüncü peronda ise Kısıklı ve Üsküdar tramvayları dururdu.

Kadıköy tramvayları İstanbul tramvaylarına göre çok daha kişiselleşmiş tramvaylardı. Kadıköy'de yaşayanların sayısı az olduğundan, sabah ve akşam hep aynı kişiler, aynı tramvaylara binerdi. Ancak tramvay yolculukları vapur yolculukları gibi değildi. Yolcuların oturmayı adet edindikleri belirli yerler yoktu"[285].

Dündar Aytar gibi, kitabında tramvayları konu alan bir diğer yazar da Nedim Erağan. Yazar "Tramvaylı Günler ve Eski Tangolar" adını verdiği eserinde İstanbul'un elektrikli tramvaylarını şöyle anlatıyor:

"Biz yine tramvaylarımıza dönelim. Bahçekapı'dan kalkan 32 hat numaralı Topkapı, 33 hat numaralı Yedikule ve 37 hat numaralı Edirnekapı tramvaylarının yollarından devam edelim. Bahçekapı'dan kalkan tramvay 4. Vakıf Han'ın önünden geçerek Sirkeci yolundan Gülhane Parkı önüne gelir; oradan da Sultanahmet'e çıkarak Beyazıt'a doğru, Divanyolu'ndan yoluna devam ederdi. Edirnekapı tramvayı Beyazıt meydanında, sağ tarafta camiye doğru döner, yarım bir daire çizerek İstanbul Üniversitesi büyük kapısı önünden Şehzadebaşı'na doğru yol alırdı.

Beyazıt'tan Laleli'ye inen cadde ve yolun ortasında geniş bir yaya kaldırımı vardı. Ve iki yanındaki çınar ağaçları yolu ve yaya kaldırımını süslerdi. Tramvay inişte ve çıkışta ağaçların yanından, yolun kenarlarından geçerdi. Aynı biçimdeki bir yol da Fatih'ten Edirnekapı'ya kadar devam ederdi. Bugün o çınar ağaçları yerinde kalsaydı, yaz aylarındaki serinliği ve yemyeşil görünümü ile nasıl bir güzellik katardı şehrin yollarına.

285 Ertan Ünal, "Tramvayları Boşuna mı İdam Etik?", Yıllarboyu Tarih, yıl 1979, sayı 2, s. 34-41.

Yedikule'ye giden tramvay Aksaray'dan sola döner; Yenikapı'ya varmadan Langa Caddesi'ne sapar ve Langa'nın ünlü bostanları arasından geçip giderdi. Bu arada Aksaray durağı vardır; Ortaköy'den gelen tramvayların son durağı ve diğerlerinin geçip gittiği bir başka duraktı. 1940'lı yılların içinde Ikınci Dünya Savaşı'nın devam ettiği günlerdi. Bır gün burada insanlar yürürken ya da tramvay beklerken ummadıkları bir anda gökten bir bomba düşüyor, yerde geniş bir çukur açılıyor, insanlar yaralanıyor ve ölenler oluyor. Ve sonra anlaşılıyor ki, Sıvriada açıklarında tatbikat yapan Yavuz zırhlısının manevra mermisi topçu subayının yanlış hesabı yüzünden hedefine gitmeyip Aksaray'da Ortaköy tramvay durağına düşüyor.

Tanrı'ya şükür ki, böyle hedef şaşmalar bir daha olmamış. Yoksa tramvay duraklarının hali nice olurdu.

Benim, İstanbul yakasındaki tramvaylarla beraberliğim 1950 yılında başlar. Güzel Sanatlar Akademisi'ne devam ettiğim yedi yıl boyunca Karaköy-Fındıklı arasında günlerimizi paylaşırdık bu tramvaylarla. O hatta çalışan Ortaköy-Aksaray, Fatıh-Beşiktaş ve Eminönü-Bebek tramvayları bizim günlük araçlarımızdı. 3 kuruş ikinci mevki, 5 kuruş birinci mevkı öğrenci bileti aldık mı, git gidebildiğin kadar. Hele çift römorklu Bebek tramvayına bindiniz mi, sahil boyu Boğaz havasını içinize çeke çeke Bebek'e varır; orada biraz tur atar, yine sahil boyu geri dönerdiniz aynı 3-5 kuruşluk öğrenci bileti ile. Bir de halk arasında bir tekerleme haline gelen 12 hat numaralı Harbıye-Fatıh tramvayı vardı. Arkadaşlar arasında konuşulurken lafın gelişi 'Ne haber, ne var ne yok?' diye sorulduğunda 'Ne olsun, Harbıye-Fatih tramvayı gibi gelip gidıyoruz işte' cevabı kalıplaşmış bır tekerleme gibiydi.

Emirgan tarafından tramvay ve köprünün görünüşü

Tramvay Taksim Meydanı'nda

Ayrıca son seferinden sonra depoya giden tramvayda vatman 'Depoya gider' yazısını cama doğru indirir, sahanlığın sürgüleri çekilir ve yola devam ederken basamaklara asılan çocuklar olursa, biletçi hemen bağırırdı: 'Asılmayalım, depoya gider'. Bu da özellikle gençler arasında çok kullanılan bir tekerleme sözcük gibi olmuştu. Özellikle yolda gördüğü bir kıza takılana arkadan gelen erkek arkadaşları laf atarlar; 'Asılmayalım, depoya gider' gibi ya da biri arkadaşına bir konuda fazla ısrarlıca konuşuyorsa, yine aynı cevabı alırdı. Tramvaylar böylesine günlük yaşam içindeki sözcüklere bile girmişlerdi. Sonra karısı tarafından aldatıldığı bilinen bir erkeğe çevresindekiler tramvayın 'arşe'sini kastederek 'Adama bak, tramvaya dönmüş' derlerdi.

Arkadaşım karikatürist Semih Balcıoğlu'nun başından geçen bir olayı kendisinden dinlemiştim, anlatmadan geçmek istemiyorum. Akademide okuduğumuz yıllarda ülkemizde iki akademi vardı; biri Harp Akademisi, diğeri Güzel Sanatlar Akademisi. Semih Balcıoğlu, öğrencilik yıllarında bir gün Fındıklı'ya okula gelirken tramvayda bir aile dostlarına rastlar; adam hangi okula gittiğini sorunca Semih, 'Akademiye gidiyorum efendım' der. Aile dostu pek memnun bir ifadeyle, 'Oh.. Oh. Oğlum çok iyi, aılende bir de asker bulunmalı' der. Semih açıklamaya fırsat bulamadan tramvay Fındıklı'ya gelir ve iner. İstanbul insanının tramvaylarda geçen birçok anıları vardır.

Şişhane yokuşu uzunca ve dik bir yokuş olduğundan buradan inen tramvayların bazen freni tutmaz, yolculara korkulu anlar yaşatırlarmış. Doğruluk derecesi üzerinde kesin bir bilgi olmamakla beraber anlatılan bir olay vardır: Şişhane yokuşunun sonunda, dönemeçteki evde hanım uyuyormuş ve rüyasında bir tramvayın evin içine girdiğini görürmüş. Bır de uyanmış ki, evin içinde bir tramvay duruyor. Hızını alamayan tramvay raydan çıkıp eve girmiş.

Beyoğlu tarafında tramvaylar iki yönden giderdi. Bu durağın biri Tünel'den başlar, Kurtuluş, Şişli ve Maçka yönlerine gidilirdi. Diğeri ise, Beyazıt'tan ya da Eminönü yönünden gelip Meşrutiyet Caddesi'nden yani Pera Palas ve Tepebaşı Şehir Tiyatroları önünden geçer; Galatasaray Lisesi önünde Beyoğlu, İstiklâl Caddesi'ne bağlanırdı.

Anadolu yakasına gelince, Kadıköy-Üsküdar ve Kısıklı tramvayların yolu eskiden Altıyol'dan Söğütlüçeşme Caddesi'ne döner; sonra Yeldeğirmeni'ne çıkar, oradan İbrahimağa'ya iner ve tren yolu altındaki köprüden geçtikten sonra tekrar yukarı çıkar ve Haydarpaşa Askeri Hastanesi ile eski Haydarpaşa Lisesi önünden yoluna devam ederdi. 30 Ağustos 1945'te şimdiki Haydarpaşa Köprüsü açıldıktan sonra tramvay hattı Kadıköy Rıhtım Caddesi'ne alındı ve yol bir hayli kısaldı.

Tramvay yokuşlardan inerken, bazen freni tutmaz, yokuşun sonundaki virajda devrilip kalırdı. Bu, bazen Yeldeğirmeni yokuşundan ya da Doğancılar'dan Ahmediye'ye inerken olurdu. Biz de, çocuksu merakımızla 'Tramvay devrildi' haberini alınca koşar gider, yan gelip yatmış sevimli bir kedi edasıyla karnını açmış ve demir pabuçlarını havaya dikmiş tramvayı seyreder ve hep merak ettiğimiz alt tarafını, elektrik motorlarını, dingillerini büyük bir merakla incelerdik.

Tabelasının rengi beyaz Üsküdar, koyu mavi olan da Kısıklı tramvayı idi. Bu tramvayların yolları Karacaahmet Mezarlığı'nın duvarları boyunca devam ederdi. Yüzlerce yıldır ölülerimizi topraklarında barındırmaktan usanmayan asırlık selvi ağaçları ise, bu yollar boyu sonsuzlukla günümüz arasına çekilmiş koyu yeşil bir perde gibi yükselirler. Tramvayla bu yolların arasından geçerken, annemle babamın bu topraklarda yatan büyüklerine sessizce dua ettiklerini görürdüm.

Üsküdar ve Kısıklı tramvay yolu üzerinde gelip geçtikçe gördüğümüz konaklar ve araya sıkışmış küçük evler zamana ve yıpranmaya karşı koyamadılar.

Şimdi Üsküdar ve Kısıklı yollarından Kadıköy'e dönelim. Hep birinci mevkiin çalıştığı, sarı tabelalı ve 20 hat numaralı Kadıköy-Moda tramvayına binelim. Eski yıllarda Kadıköy vapur iskelesinden kalkan tramvaylar Altıyol'a çıkan yola sağ tarafa girer, fırınların ve Osmanağa Camii'nin önünden Altıyol yokuşuna çıkarlardı. İnerken de şimdi sıhhi tesisat malzemeleri satan dükkânların sokağına döner; oradan Kadıköy iskelesindeki duraklarına giderlerdi. O zamanlarda iniş yolundaki sokakta keresteci dükkânları bulunduğundan buraya Kerestecİler Sokağı denirdi.

Römorklu tramvaylar yazlık ya da kışlık olsun, yalnız Bostancı ve Fenerbahçe hattında çalışırdı. Üsküdar ve Kısıklı hatları yokuş olduğu için bu römorkları çekmeye eskimiş tramvay arabalarının kuvveti yetmezdi. Eski yıllarda bu hatlarda da römork takarlarmış, tramvay arabaları daha gençken.

1960'tan sonra tramvayların yolu yavaş yavaş kesilmeye başlandı Topkapı ve Yedikule tarafından gelenler Beyazıt'a kadar, Şişli, Kurtuluş ve Maçka'dan gelenler de Taksim'e kadar. Bebek, Ortaköy tarafından gelenler Dolmabahçe'ye kadar ve bazı hatlar da yavaş yavaş kaldırıldı. Tıpkı hasta organları kesilen insanlar gibi yolları yavaş yavaş kesildi, adeta hayat damarları koparıldı. 12 Ağustos 1961'de son tramvay kurbanlık koçlar gibi çiçeklerle, bayraklarla süslendi.

Ama o, sanki gelin olur gibiydi; oysa onların İstanbul tarafındaki sonlarıydı bu ve İkinci Dünya Savaşı'ndan kalma, bir süre Kabataş-Üsküdar ve Kadıköy-Sirkeci arasında araba vapuru olarak çalıştırılmış olan Leyter tipi İngiliz çıkartma gemilerine bir vinçle yüklenen tramvaylar, yine aynı vinçle enselerinden tutulmuş birer kedi yavrusu gibi Kadıköy'de, eski itfaiye binasının önündeki rıhtıma bırakıldılar. Kadıköy'de Halk Tramvayları Şirketi'nden kalan tramvaylar seferden alınıp yalnız İstanbul'dan gelenler çalışmaya başladı.

Buradaki ömürleri de 5 yıl sürdü. 11 Kasım 1966 günü yine son tramvay, kurbanlık koçlar gibi süslendi, son seferini yaparak, üzülerek bakan insanların arasından Hasanpaşa'daki yığıldıkları yere gitti. Orada yağmurun, güneşin altında kendi hallerine terk edildiler. Ta ki, müzeye konmak üzere birkaçı alınıncaya kadar[286].

Selami Akpınar "Son Tramvay" başlıklı makalesinde İstanbul'da gece sefer yapan en son tramvayın öyküsünü anlatır:

"Tasavvur eder misiniz ki, İstanbul'da bir tramvay, trafik kanununa rağmen istediği zaman istediği yerde dursun, aklına estiği vakit yolun solundan gitsin, yolcularla vatman ve biletçi kırk yıllıkmış gibi ahbap olsunlar. Şayet bir gece saat üçte Babıâli yokuşunun altından Sirkeci'ye inen dört yol ağzına giderseniz orada yol üzerinde ayrı istikamette duran yeşil renkli iki tramvay görürsünüz. Bu tramvaylar, gündüzün çeşitli vasıtaların hararetle işlediği, trafiğin en faal olduğu bir noktada fütursuz dururlar, kimseye zararları olmaz ve yol da hiçbir zaman tıkanmaz. 'Son tramvay' derler bunlara.

Saat tam üçe çeyrek kala, biri Edirnekapı'ya kadar giderek döner, Aksaray'da depoya girer. Diğeri Şişli'ye kadar uzanır ve bu tramvay seferleri her gece aksamadan muntazam devam eder.

Çok hoş ve cana yakın tramvaylardır bunlar. Yolcular içeriye 'Selamünaleyküm' veya 'Merhaba' diye girerler ve bu selamlarının karşılığını alırlar. Çoğu birbirini tanır. Bir yabancı da gelse yadırganmaz. Bu tramvayların havası o kadar samimidir. İnsan derhal ısınır. Hiçbir tekellüf yoktur.

286 Dündar Aytar, Çekilin Yoldan Geliyor Vatman, İstanbul 2006, s.76, 97-104.

Gecenin bu saatinde işten dönerken şayet acıkmışsanız, hiç düşünmeyin... Üçe çeyrek kala tramvayın yanı başında taze börekçi hazırdır. Güğümlerini sahanlığa yerleştiren salepçi de vardır. Hem gider, hem de salep içebilirsiniz. Ara sıra seyyar köfteciler de kendilerini göstermekte ihmal etmezler.

Hiç sağı solu yoktur bu tramvayın. Yolda tamir mi var? Hemen bir makasta mukabil hatta geçer ve bu sefer soldan gider. İleride ikinci bir tamir olduğunu mu söylediler, yol tıkandı diye endişesi yoktur. Bu sefer sağa geçer. Her iki yol üzerinde tamir varsa, geçmesi sağlanacak kadar kısa süren tamiri bekleyiverir, olur biter.

Çok iyi kalplidir bu tramvay. Yolda hiç kimseyi almadan bırakmaz. El ayağın çekildiği bu saatlerde ille de durakta yolcu alırım diye ısrar etmez. Hoş eder, sevindirir gönülleri. Yolcu için bir kol işareti kâfidir. Bazen ona bile lüzum yoktur. Hatta yakın gelerek şöyle biraz mahzun bakın, vatman derhal anlar, durur ve sizi alır.

Her akşam olduğu gibi evvelki gece de bir tramvaya bindik. Fakat bu seferki seyahatimizi Edirnekapı'ya kadar uzattık. 108 numaralı Yedıkule-Bahçekapı tramvayı idi bu. Levhasına bakıp da aldanmayın, Yedikule yazısını okuyunca muhakkak oraya gider sanmayın. Onun programı bellidir. Edirnekapı'ya gider. Otobüslerde olduğu gibi bir türlü öğrenemediğimiz 'Taksim'e gider mi, gitmez mi? ye benzeyen sualler burada yoktur.

108 numaralı son tramvayın vatmanı Yaşar İldeniz, biletçisi de Naci Topal'dı. Efendi insanlar. Anlattıklarına göre bu gece servislerinde fazladan olarak bir ay müddetle çalışırlarmış. Bu seferlerde hizmet eden vatman ve biletçinin sicilinin temiz olması şartmış. Herkese vermezlermiş bu vazifeyi. İdareci de kendileri, kontrol de kendileri. Gecenin bu yarısında kim gelecek de onları kontrol edecek? İtimat isteyen bir iş. Yolcuları da hoş tutmak gerek.

Biletçi Naci Topal anlattı:

-Yolcularımızı gazeteciler, mürettipler, işçiler, telsiz memurları, son vapurların biletçileri teşkil ederler.

-Pek iyi, dolmuş yok mudur bu saatlerde?

-Vardır, vardır ama hem tesadüfe, hem de insafa kalmıştır.

-Hiç sarhoşlara tesadüf eder misiniz?

-Nasıl etmeyiz? Fakat yolcularla el birliği ederek onu hoş tutarız. Hiç şikâyet olmaz. Kuzu kuzu otururlar. İnsaf edın, böyle bır adamı yolda nasıl bırakırız?! Alırız onu da aramıza, evine en yakın bir yerde bırakırız. Bazen daha insaflı bir yolcu çıkar, onu kapısına kadar da götürür.

Tramvay Beyazıt Meydanı'nda

Bir ay aynı arabada aynı seferi yapmak, kolay değil... Somurtmanın da hiç lüzumu yok. Tanışır, birbirimizle ahbap oluruz.
-Bu üç çeyrek kala tramvayında bazen ahenk de olur. Yolda giderken, elinde sazı evine dönen garip bir çalgıcı da hafif hafif hem saz çalar, hem de yanık yanık bir türkü söylemeye başlar.
-Tavsiye ederim, bir gece uykunuzdan feda ederek binin bu tramvaya"[287].

Refik Halit Karay, Makyajlı Kadın adlı eserinde tramvay bıletçilerini ve kontrolörleri anlatır:

"Bazı insanlar vardır ki, bir sahne karşısında bulundukları halde kapının üzerinde tiyatro veya sinema kelimeleri yazılı olmadığından dolayı, kendilerini oyun yerinde saymazlar; görülecek bir şey yokmuş gibi can sıkıntısından patlarlar. Böylelerinin hayatta birçok eğlencelerden, zevklerden uzak kalmalarına pek acırım ve kendimi o bakımdan çok talihli sayarım.

Benim hiçbir yerde içim sıkılmaz. Zira yakından tanımadığım çeşit çeşit insanlarla dolu her yer, gözümde en seçme ve yepyeni eserlerin büyük bir başarı ile ve en tabii şekilde oynandığı tiyatro sahnesinden ve sinema perdesinden farksızdır. Bundan ötürü de herkesin kalabalıktan, darlıktan, düzensizlikten yaka silktiği, sınırlendiği, somurttuğu, kavgaya tutuştuğu tramvay dahi - zahmetli, yorgunluklu olduğunu kabul etmekle beraber - fikrimce yabana atılmayacak derecede eğlenceli seyir ve temaşa yerlerinden biridir.

287 Nedim Eraşan, Tramvaylı Günler ve Eski Tangolar, İstanbul 1994, s. 17-20, 50-56.

Hatta diyebilirim ki, eğlenceyi arttıran sebepler arasında, halkın sızlandığı kalabalığı başta saymak lazım gelir. Güldür güldür kayarak sallana sarsıla yarı boş giden bir tramvay arabası içinde insan kendisini fazla bir boşlukta ve alışmamaktan gelen bir yadırgama halinde hisseder. Artık dışarıyı seyreden siz değilsinizdir; cam önune konmuş seyyar başınızla sokaktakilere siz bir eğlence olmuşsunuzdur. Lokanta vitrinine yatırılmış iri bir ıstakozmuşum gibi, bu göstermelik vaziyetten bana bir utanma gelir. Yol da uzadıkça uzar; ayrıca dolu olmadıkları nispette, tramvay oyunlarında artist ve aktör sayısı azalmış demektir. Hatır için gitmek zorunda kaldığım bir konferans salonunda bulunuyor ve tek başına konferansçıyı dinliyormuşum gibi, afakanlar beni boğar.

Evet, orada yerim rahattır; amma neyleyeyim ki, bu rahat, dolu arabadakı fikir eğlencesinin verdiği zevkin yerini tutamaz.
Tramvayda yalnız müşterileri mi seyrediyorum?
Bu, bitmez tükenmez bir eğlence olmakla beraber, ara-sıra biletçileri ve kontrolörleri de tetkikten geçirmek, onların oyunlarıyla da gönül oyalamak lazımdır. Biletçi tipleri, gerçekten seyre ve incelemeye değer.

Zaten gide-gele çoğunu en yakın ahbaplarım kadar tanımışımdır. Hatta bir kısmı, emektarlar, şehir tiyatrosu komedı kısmı aktörleri kadar zihnimde yer etmişlerdir. Bilmediğim, sadece adlarıdır. Mesela, kırçıl saçlı, pos bıyıklı, ellisini aşmış bir tanesi vardır ki, kaç yıl sonra, her hangi bir kıyafette karşıma çıksa, hıç duraksamadan onun bizim tramvay biletçisi olduğunu kestirip atabilirim.

Eminönü

Tramvaylar köprüde

Biletçilerle kontrolörler, hayatımızda sandığımızdan çok fazla yer tutmuşlardır, adeta onlarla içli-dışlı bile olmuşuzdur. Hangi yabancı size ve çoluğunuza çocuğunuza bu derece sokulmak hakkını kendinde bulabilir? Hepimizin vücudu, biletçi ve kontrolor ellerinden geçer; ellerimiz ellerine sürünür; onlarla daima bir alışveriş, sürünüp sürtünüş halındeyizdir. Evimizde yatıp kalkan, aramızda yaşayan bir hizmetçi, 20 sene yanımızda çalışsa, yine bir biletçi kadar bize dokunamamış, sırtımızı sıvazlayamamış, göğsümüzü tartaklayamamıştır!

Biletçilerle en fazla haşır neşir olan, vücudunu biletçi muayenesinden geçiren şehir halkı, İstanbulludur!

Bana, gidip gelişlerim ve incelemelerim, biletçileri umumi bakıştan bazı kısımlara ve sınıflara ayırmak imkânını verdi.

Bazen tramvaya girince "Hah" derim, "İşte neşeli yahut çevik, çapaçul, hazır cevap, asık surat, dalgın, sakar, itimatsız biletçinin arabasındayım!"

Demek ki, biletçileri saydığım sıfatlara göre on cinse ayırabiliriz. Neşeli biletçi, dikkat ettim, araba ne derece dolu olursa olsun, gülümser yüzü ile müşterilerin sinirlerini yatıştırmakta, azımsanamayacağımız bir rol oynar; havadaki elektriği ve baskıyı da epeyce hafifletiyor. Doğuştan nüktelı, hazır cevap biletçi ise, gerilmiş sinirleri birkaç hoş sözle gevşeterek çehrelere yumuşaklık veriyor, içeridekilerin çoğunu gülümsetiyor; arabaya bir kır tiyatrosu manzarası getiriyor. Böylelerine baktıkça yerleri boş kalmasından korktuğum tuluat kumpanyası aktörlerimizi düşünüyorum ve kendi kendime "Yetişecekler yok değil amma, ne yazık ki, tramvay idaresinde harcanıyorlar" diyorum.

Düşününüz o kalabalık, o öfke, o işkence çerçevesinde, yüzlerinden düşseniz bın parça olacağınız krem surat adamları güldürebilmek, bu ürkütücü hava arasında bir neşe yaratmak? Ne hüner!

Zihninde insan çehresi saklayamayan, insan tanımayan dalgın, dikkatsiz biletçi de kötüdür. Gider gelir, döner dolaşır, biraz önce bilet verdiklerine yine bilet sorar; hatta bir değil, beş değil, yol sonuna kadar sorar. Vermediklerine ise hiç aldırmaz. Fakat bunun daha fenası, itimatsız biletçidir: Sorduktan sonra anlarsınız ki, sizden şüpheleniyor, anaforcu olduğunuza, biletsiz atlayıp kaçacağınıza hükmediyor. Böylesinden "Demin aldım!" demekle kurtulamazsınız; bileti göstermek lazımdır. Fayda eder mi? Hayır! Bir daha gelir, "Almıştım, göstermiştim!" demenize inanmaz, tuhaf tuhaf süzer, manalı manalı başını sallar, uzaklaşır gibi yapar; tekrar dikilir: "Bilet?" çare yoktur, öfkelenmeyiniz, gösteriniz. Hatta eline alıp numaralarını incelemek suretiyle itimatsızlığı son haddine götürse bile aldırmayınız. O, zavallı bir adamdır. Böyle olmakla beraber, bilirim, size kendi kendinizden bir şüphelenme gelir; içinizden dersiniz ki: "Yahu, benim suratımda bir anaforcu hali mi var? O derece yankesici, serseri, hilekâr çehreli miyim? Yanımda, ne olur, ne olmaz, iyi ahlak şahadetnamesi, banka kefaletnamesi mi taşımalıyım?"

Kontrolörlere gelince -fazla şişman olanlar ayırt edilirse- hepsi de zararsızdırlar; dürüst, nezaketli insanlardır.

Bazısı bu nezaketi aşırı dereceye bile götürür, o yüzden sinirleri gerer. Mesela, ara vermeden, susup dinlenmeden şu sözleri makara gibi sağar: "Lütfen efendim! İhsan buyurunuz beyefendi! Şimdi takdim ederim efendim! Zat-ı âliniz, hanımefendi? Zahmet olmazsa beyim!" o kadar ki, bizim yaştakilere hokkabaz muhaverelerini hatırlatır: "Münasiptir, efendim! Pek güzel, efendim!" Adeta tef sesini arar, sünnet çocuklarını görür gibi olursunuz.

Sükuti kontrolör ise, oldukça yıldırıcı ve korkutucu bir tesir yapar; herkese bir durgunluk çöker. İmtihan kâğıtlarını toplayan bir mümeyyiz gibidir. Nezaketli, lakin şakasızdır. Bunlardan birkaçı biletlere pek sudan göz gezdirirler, çarçabuk geri verip, sessiz sedasız çıkar giderler. Fakat birkaçı da vardır ki, bileti ellerine alınca cinayet tahkikatına gelmiş Şerlok Holmes sanırsınız, "Hah" dersiniz, "Şimdi cebinden pertavsızı çıkarıp muayene edecek, bir ipucu bulacak ve azılı katili yakalayacak!"

Tramvaylardaki eziyeti unutmak için siz de benim gibi yapınız: Sabah, akşam, her yemekten sonra dışlerinizi... (Pardon!) sabah, akşam, her tramvay yolculuğunuzda, beyninizi neşeli fikirlerle fırçalayıp parlatarak sıhhatinizi korumaktan geri kalmayınız!

Bu iş diş kadar, hatta daha fazla önemlidir. Zira yapma diş takılır amma henüz yapma beyin icat edilmedi"[288].

Osman Cemal Kaygılı Köşe Bucak İstanbul adlı kitabında Edirnekapı tramvaylarındaki curcunayı anlatır:

"Çarşıkapı'da, Beyazıt'ta, Şehzade'de inmek için Sirkeci'den, Eminönü'nden Edirnekapı tramvayına binenlerin akıllarına şaşayım! Fatih-Harbiye, Beşiktaş-Fatih, Beyazıt-Kurtuluş, Maçka-Beyazıt arabaları dururken bu yakın mesafe yolcularının Edirnekapı cenderelerine tıkılıp da yarı yolda inmek için çektikleri müşkülat ve meşakkat herhalde yenilir yutulur zorluklardan değildir. Bu zavallıların inecekleri istasyonda inemeyip de bir iki istasyon ileri gidenlere gülmekten başka elden ne gelir?

288 Gülersoy, a.g.e. s. 176

Köprü

Türbeden zaten yüklerini almış bir halde Çarşıkapı'ya gelen arabaların oradaki halini bir görmelisiniz! Geçen gun Vakit başmuharriri Mehmet Asım Beyefendi üstadımız, cihan politikasından bahsederken bütün devlet ve milletlerin nefsi nefsi diye bağrıştıklarını, herkesin kendi derdine düştüğünü ve bu badire gemisini kurtaranın kaptan olduğunu söylüyordu. İşte size cihan politikasındaki bu acayip misalin küçük bır numunesi: eğer bu numuneyi gözünüzle görmek, kulağınızla işitmek ve kalbinizle tasdik etmek istiyorsanız, lütfen bir akşamcık geç vakit, Çarşıkapı tramvay durak yerine teşrif ediniz! Hayır, hayır, bunun daha canlı, daha şanlı, daha velveleli bir şeklini görmek istersenız, Çarşıkapı'dan da vazgeçin de yağışlı bir akşam, saat beşten sonra Beyazıt havuzunun kenarına geliniz.! Aman Allahım, zaten tepeden tırnağa kadar dolu bir halde fırtınaya, dalgaya tutulmuş da karanlık ve enginde gideceği yolu şaşırmış bir gemiyi andıran arabalara burada bekleyen halkın yeniden hücumu yok mu? İşte bu hal, işte bu manzara ne kalemle, ne de fırça ile kolay kolay tasvir edilebilir.

O müthiş hücumun tahammülsüz akıntısıyla, bakarsınız, eskaza, ana içeriye girer, kızı dışarıda kalır, oğlan sahanlığına tıkılır, babası yere yuvarlanır ve nihayet, adamcağızın birinin vücudu içeride, paltosunun etekleri dışarıda iken naçar tramvay kalkar ve ondan sonra feryatlar başlar:

-Kız nerede ayol? Kız dışarıda kaldı.

-Babam yere yuvarlandıydı, kalktı mı?

-Yahu, benim paketin biri ne oldu?

-Amanin ayağımdaki lastiğin biri düşmüş!

-Biletçi, zili çal, ben Çarşıkapı'da inecektim, hâlbuki Beyazıt'ta da inemedim, nereye gidıyoruz böyle?

-Bayrampaşa'ya!

Ondan sonra işin acıklı tarafı biraz durur, alay faslı başlar:

Tekirsaraylı bir Musevi matmazel

-Ah, ah, ah! Benim çanta kirildi! (kırıldı)

Karagümrüklü tıknaz bir hanım

-Benim kaburgalarım kırıldı, senin çantan kırılmış çok mu?

Önde oturan bir kocakarı arka sahanlıktaki küçük torununa seslenir:

-Necati erzak torbasını sıkı tut, düşmesin!

Çocuk: -Haminne erzak torbası sende değil mi?

Kocakarı: -Aaa. Üstüme iyilik sağlık, ayol Beyazıt'ta iken torba sende idi.

Çocuk: -Bende yok!

Kocakarı: -Biletçi, bizim torba nerede?

Kıranta bir Ermeni: -Hanım valde, torbanın, çorbanın sırasıdır şimdi! Bu kışta, afette canını selametten evine attığına şükret!

Kocakarı: -Tramvay değil bu, adeta cendere! (genç bir çarşaflı kadına dönerek) -Hanım çarşafın altındaki sakın bizim torba olmasın!

Sultan Mahalleli genç kadın: -Bunadın mı sen avşamlayın kocakarı? Senin torban ne arar benim çarşafımın altında?

Kocakarı: -O ne ya kucağındaki?

Genç kadın (çarşafını açar): -Elinin körü, görmüyor musun çocuk işte!

(Bu aralık kadının kucağındaki çocuk uyanır ve başlar): Üvve.. üvve..,

Sahanlıktan bir külhanbeyi: -Dandini dandini dastana!

İçeriden bir Ermeni (aynı makamla): -Geldik Çukurbostana!

Biletçi: -Çukurbostana daha gelmedik! Haydi efendim Malta, yok mu Malta'ya

inecek?

İki kadın: -İneceğiz amma, nereden inelim ayol!

Musevi matmazel: -Merak etme hanımefendi, biletçibaşı şimdi pencereyi

açacak, oraya merdiven dayayacak, oradan inersiniz!

Biletçi: -Yürüyelim efendim!

Ermeni: -Yürüyelim amma ahbap, Allah yürü ya kulum demeyince bu cendere içinde yürümek kabildir?

Biletçi: -Canım biraz kımıldayın!

Yolcular biraz kımıldanacak olur ve ön taraftan bir feryattır kopar:

- Eyvah, yumurtalar!

Bır ses: -Bıtti üstüm mahvoldu! Karıdan bu akşam yine dayak var!

Kocakarı: -Oh, oh! Afiyet olsun!

Yumurtaları kırılan zat: -Çenen tutulsun! Tevekkeli senin torban kaybolmamış!

Kocakarı: -Torbam kayboldise canım sağ olsun! (torununa seslenir) -Necati, torbayı buldun mu?

Çocuk: -Buldum haminne!

Kocakarı: -Nerede imiş?

Çocuk: -Sarhoşun biri üzerine oturmuş!

Kocakarı (telaşla) -Eyvahlar olsun! Piçiko boğulmuştur!

Ermeni: -Piçiko da kim?

Kocakarı (döğünerek): -Kedi yavrusu!

Biletçi: -Ne dedin, kedi yavrusu mu? Olmaz hanımnine, canlı hayvan yasak,

haydi aşağı!

Çocuk (arkadan): -Boğulmamış amma haminne, yalnız torbayı ıslatmış, içerideki şekerler sırılsıklam olmuş!

Kocakarı: -Bak başıma gelenlere! Yarın ben helvayı ne ile pişireceğim?

Kahkahalar arasında biletçi: -Haydi Edirnekapı tamam! "[289]

Tramvaylardaki izdihama dair bir başka yazı da şöyledir:

Tünel başında tramvay beklıyoruz. Yanımda iki kişi konuşuyordu:

-Yahu ne yapacağız? Bu kadar kalabalığı tramvay arabası değil, şirket vapuru almaz.

-Tramvayda böyle yan yana duracak değiliz ya.. Birbirimizin üstüne bineceğız. Ufaklar ırilerin aralarına istif olacaklar. Bir yerinde bir kırık çıkığın yahut ayağında nasırın var mı?

-Yok çok şükür.

-Ceplerinde kırılıp dökülecek bir şey?

-O da yok.

-O halde hiç korkma. Paltonun düğmelerini çöz ve benim arkamda dur.

-Düğümlerimi mi çözeyim?

-Evet. Çünkü arkadakiler çekiştirmeye başladıkları zaman sağlam değilse düğmeler kopup fırlar, sağlamsa palto yırtılır. Ellerini ceplerinden ayırma.

-Paltomun cebinde çalınacak bir şey yok.

-Onun için değil, biri can havliyle yakalayıp yırtmasın diye.

-Peki, ellerim ceplerimin üstünde durursa kapının kenarını neyimle tutacağım?

---

289 Refik Halit Karay, Makyajlı Kadın, İstanbul 1943, s.95-99.

-Ona hacet yok. Dalga seni kaldırır, tramvayın sahanlığına atar. Bütün mesele burada durulacak noktayı iyi tayin etmektir.

-Anlamadım.

-Benim arkamdan ayrılma. Tramvay durduğu zaman tam arka kapının ağzında olacağız. Bunu tecrübelerimle öğrendim.

-Ağzında olsak iyi ama, altına gideriz diye korkuyorum. Çünkü tam rayın üstünde duruyoruz.

-Durulacak yer orasıdır da ondan. Çünkü bir adım geri gidersek başkaları önümüze geçer, yanarız.

-Fakat tramvay geldiği zaman?

-Tramvay yaklaşınca can havliyle arkaya yaslanacağız.

-Ya arkadaki kalabalık da bize yaslanırsa.

-Yaslanmaz; vatmanın çanı yangın otomobillerinin çanı gibi ötmeye başladı mı, daima birkaç adım gerilemek adettir. Bununla beraber yine de dikkatli olmalı. Baktın ki, arkadaki kalabalık fazla ağır basıyor, yahut hevenk hevenk kapılara asılıp gelenlerin miktarı pek fazla. O zaman araba önünden kaçan horozlar gibi bır sıçrayışta karşıya atlayacaksın. Gerçi bir tramvay kaçırmış olursun ama, buna mukabil % 90 canını korumak avantajı vardır.

Baktım ki, bu adam tramvay yolculuğunun bütün meselelerini incelemiş bir arif kişi. Ben de derhal yerimi değiştirerek onun arkasına geçtim.

Tam zamanıydı. Aşağıdakı köşenin ardından, sinirleri parçalayan bir demir gıcırtısı koptu ve ayak yollarının önünde tramvayın fenerleri parladı. Yolda arabanın kapalı parmaklıklarına kertenkele gibi insanlar sıçradığı ve yapıştığı görülüyordu. Arkadaki kalabalık evvela bizi yolun öte tarafına atacak gibi bastırdı. Fakat biz yanımızdakilerle kolkola, dirsek dirseğe vererek yaptığımız bir karşı hücumla tam zamanında onları geri attık.

Ondan ötesi biraz evvel sözlerine kulak misafiri olduğum tecrübeli ve arif insanın anlattığı şekilde geçiyordu. Tramvayın arka kapısı tam onun önünde durmuştu. Basamağa sıçramış olanların kalçaları bir zaman adamcağızın yüzüne yapışmış kaldı. Fakat o hiçbir telaş hareketi göstermeden biletçinin kapıyı açmasını bekledi. Sonra yine onun tarifi üzerine adeta altımızda kabaran bir dalga ayaklarımızı yerden kaldırdı ve bizi evvela basamağa, sonra sahanlığa attı.

Yalnız burada, izahı imkânsız bir mucize ile karşılaştım. Bacaklarımın arasında bir bavul ile bir sepet peyda olmuştu. Yine bir mucize gibi birdenbire karşıma çıkan bir minimini Yahudi avaz avaz bağırmaya başladı.

-Aman kirilmasin..

Evet "kirilmasin", yahudinin bavulu ile sepetinin bu mahşerde bir kazaya uğramasına ben de razı değildım. Fakat bu sefer arkadan iten kalabalık beni kırılmaktan beter bir hale getirecek.

Neyse çok şükür, arabanın henüz tenha olan içindeyim. Karşı kapıdaki bir kalabalık kapının ağzında, birbirini itip kaktığı için hiç biri içeri giremiyor.

Derken önümdekilerden biri:

-Aman adamcağız bayıldı galiba diyor.

Başımı çeviriyorum. Yuvarlak vücutlu bir adamın yandaki iskemlelerden birine çökmüş ve önündeki - arkalığı tersine çevrilmiş – iskemleye yüzüstü kapanmış olduğunu görüyorum. Vaziyeti bilmem göz önüne getirebildiniz mi? Arkadaki iskemleye çökmüş ve namazda secdeye yatar gibi kalçalarını domaltmış, göğsü, kolları ve başıyla da karşıdaki iskemleye kapanmış.

Arkadan:

-Adamcağıza fenalık geldi galiba, diye bağırıyorlar.

Bir başkası:

-Allah saklasın. Ölmüş olmasın. Bir kalp durması falan, diye daha fazla telaş gösteriyor.

Endişeler yerindedir. İnsan bu kalabalıkta bayılabilir de, ölebilir de. Fakat o ne bayılmış, ne de ölmüştür. O sadece Allah kısmet ederse arkadan gelecek bir arkadaşa rahat bir iskemle rezerve etmiştir.

Korku ve merhametle bakanlar arasında arkadaşını tanıyınca harp kazanmış bir kumandan sevinciyle haykırıyor ve gülüyor:

-Gel otur, gel otur.

Toparlak ve ablak yüzünde yolunmuş bir tavuk ağzına benzeyen bır ağzı, telaştan bir deliğinin sümüğü akmış yuvarlak bir burnu ve hafifçe çarpık kirli mavi gözleri var.

Arkadan bir ses:

-Tu Allah belanı versin medeniyetsiz eşek herif, diye bağırıyor.

O zaman neşesi biraz kırılır gibi olarak boynu ile ve hafifçe çarpık gözleriyle kendisine bu hakareti yapan adamı arıyor. Fakat sert ve karayağız bir iri adam çehresi görünce mukabeleden vazgeçiyor ve gözlerini hiç utanmadan ötekı insanların gözünde gezdırerek kendisine hak vermelerini istiyor"[290].

"Cinayetler Niçin Artıyor? Başlıca sebep, sokakların, tramvayların ve vapurların kalabalık olmasıdır. İstanbul'da Adli Tıbba intikal eden cürüm ve cinayetlerin çoğalmasını hazırlayan amillerden birisi de şehirde hareketin artmasıdır. Bunu da maişet buhranı doğurmuştur. Şehrin nüfusu bugünkünün iki misli iken vapurlar, tramvaylar ve sokaklar bu kadar kalabalık değildi. Sinemalar ve tiyatrolar bu kadar rağbet görmezdi. Bugün kazanç azalmıştır. Herkes ekmeğini kovalamak mecburiyetindedir. Bu sebeple şehirde hareket fazlalaşmıştır. Bu fazla hareket ve didinme neticesidir ki, garip ve tuhaf şekilde cinayetler, cürümler, kazalar çıkmıştır ve çıkmaktadır. Diğer taraftan kanunlarımız akıl hastalıkları ile ateh getirenler ve çocuklar hakkında daha az ceza tayin etmektedir. Bu sebeple delilik iddiaları da hayli çoğalmıştır."

Tramvayların aşırı kalabalık olması insanların psikolojisini de olumsuz etkileyen bir faktördü. Nitekim 1931 yılının Son Posta gazetesi cinayetlerin artmasını tramvaylardaki izdihama bağlayan bir haber yayınlamıştı:

"Cinayetler Niçin Artıyor? Başlıca sebep, sokakların, tramvayların ve vapurların kalabalık olmasıdır. İstanbul'da Adli Tıbba intikal eden cürüm ve cinayetlerın çoğalmasını hazırlayan amillerden birisi de şehirde hareketın artmasıdır. Bunu da maişet buhranı doğurmuştur. Şehrin nüfusu bugünkünün iki misli iken vapurlar, tramvaylar ve sokaklar bu kadar kalabalık değildi. Sinemalar ve tiyatrolar bu kadar rağbet görmezdi. Bugün kazanç azalmıştır. Herkes ekmeğini kovalamak mecburiyetindedir. Bu sebeple şehirde hareket fazlalaşmıştır.

290 *Osman Cemal Kaygılı, Köşe Bucak İstanbul, İstanbul 2003, s.126-130*

Bu fazla hareket ve didinme neticesidir ki, garip ve tuhaf şekilde cinayetler, cürümler, kazalar çıkmıştır ve çıkmaktadır. Diğer taraftan kanunlarımız akıl hastalıkları ile ateh getirenler ve çocuklar hakkında daha az ceza tayin etmektedir. Bu sebeple delilik iddiaları da hayli çoğalmıştır"[291].

İstanbul'un işgal altında olduğu yıllarda tramvaylarla ilgili olarak Halide Edıp Adıvar'ın gözlemleri şu şekilde:

"Burada başka bir olay anlatacağım ki, bu, Türkü bilinçaltı bir kuvvetle Kurtuluş Savaşı'na iten etkenlerden biridir. Bu sefer, İstanbul semtinde, Eminönü'nden son tramvaya binerek ablamın evine gidecektim. Biletçi galiba azınlıklardandı. Sıraya bakmadan içeriye azınlıkları alıyor, Türk kadınlarını itiyordu. Vakit çok geçti. Sokak fenerinin altında duran ihtiyar kadınların yüzlerinde, bana acı gelen bir şey vardı. Ben tramvaydaydım. Kapıya giderek bir ihtiyar kadını içeriye çektim ve yerimi ona vermek istedim. Biletçi buna o kadar kızdı ki, bilet kutusuyla beni ittı ve sövmeye başladı. Ben daha ağzımı açmaya vakit bulamadan, erkeklerin oturduğu taraftan perde açıldı ve kudretli bir ses öfkeyle bağırdı: 'O kadına küfür etmeyi bırak, yoksa vuracağım.' Döndüm, baktım. Uzun boylu, şişman, orta yaşlı bir Türk subayı idi. Eli pantolonunun cebindeydi. Orada da tabanca var mıydı, yok muydu bilmiyorum. Fakat bu, kısa burunlu, büyük gözlü adamın yüzünü hiç unutmadım.

291 Gülersoy, a.g.e. s.115

Bıletçi o kadar korkmuştu ki, polis çağırmaya bile cesaret edemedi. Tramvay İstanbul'un sessiz ve karanlık sokaklarından sessizce geçti. Acaba kimdi? Bu acı ve felaket arasında, hiç bilmediği bir kadını korumak için, kendini tehlikeye atan bu adama karşı içimde sonsuz bir minnet uyandı. Türbe'de tramvaydan indiğim zaman dizlerim titriyordu"[292].

Peyami Safa, tramvaylarda kadın erkek eşitliğinin ne şekilde işlemesi gerektiğine değiniyor:

Tanıdıklarımdan biri anlatıyordu: "Tramvaylarda ayakta kalan bir kadına yer verir misiniz? Dün, bu sadece bir muaşeret meselesi idi, fakat bugün içtimai bir dava oldu. Kadınların bizim hizamızda bulunduklarını iddıa ettikleri bır devirde, belkı de ceza olarak onları ayakta bırakmak isteyen erkekler çoğalıyor. Ne ise... Benim geçende başıma küçük ve tuhaf bir vaka geldi. Tramvaya bir kadınla bir erkek binmişti. Karı-kocaya benziyorlardı. Ayağa kalktım ve kadına yer verdim. Fakat ne dersiniz, kadın bana teşekkür ettikten sonra kocasına döndü: "Sen otur!" dedı ve erkek, tramvay halkının gülüşmeleri arasında, benim yerime geçıp oturdu. Şimdi bu kadına kızmak benim hakkım mıdır, değil midir?

Evvela, dedim, meseleyi aslına irca edelim. Tramvayda kadına yer vermek lazım mıdır? Eğer bu ikramın saiki "zayıflara merhamet" gibi insani bir şey değilse, nedir? Ve eğer böyle ise, niçin her kadın zayıf ve acizdir? Bu davayı umumi çerçevesinden çıkararak ferdiyetinizin şartları içinde düşünmelisiniz. Farzedelim ki, orta yaşlı bir insansınız ve bünyece pek sağlam değılsınız. O gün çok yorulmuşsunuz ve hastalık nöbetini andıran bir kırıklık içinde, tramvayda oturuyorsunuz. Ayakta genç bir kadın var: Uzvi yükünü hissetmeden taşıyacak surette kuvvetli ve dinç vücudundan, dik, şakuli ve gergin kalçalarından, gürbüz ve uzun bacaklarından hayat ve sıhhat akıyor. Bu kadın himayenize muhtaç değildir. Belki aksini istemeye hakkımız var. Sizin gibiler ayakta iken bu hanımlar yerlerini sizlere bırakmalıdırlar. Fakat yorgun ve ihtiyar bir kadına karşı vaziyetiniz aynı değıldir. Hemen yerinizi ona verebilirsiniz. Yorgun ve ihtiyar bir erkeğe karşı, keza. Demek himayenize muhtaç insanda aradığınız şey sizin vaziyetinize göre ondaki ihtiyacın derecesidir ve bu ihtiyacın cinsiyetle alakası yoktur: İstirahat arzusu erkek ve kadın dinlemez. Yorgun bacaklar her ıkı cınste de aynı ıstırabı çekerler.

Demek tramvayda yer verme ikramının esası kadına değıl, zaafa ve acze hürmettır. Bu zaaf ve aciz hangi cinste olursa olsun. Zaif bir erkek, herhalde, kuvvetli bir kadından ziyade ikramınıza lâyıktır. Bunun için, verdiğiniz yerikocasına bırakan hanıma kızmamalısınız, halkın gülüşü de yerinde değildir.

292 *Son Posta, Aralık 1931.*

Tramvaylar Eminönü'nde

Ben o kadının hareketini çok beğendim. Sizin ikramınız, bazen merhametinizden ziyade nazik görünmek ihtiyacından doğabilir. Şahsiyetinizin reklâmına benzeyen bu fedakârlığınızda hasis amiller bulmak da mümkündür; fakat erkeğe yer veren kadının hareketinde samimi bir şefkatten başka tesirler aramak mümkün değildir.

Bu sözleri dinleyen tanıdığım bana hak verdi ve biraz düşündükten sonra o erkeğin kadından fazla yorgun göründüğünü hatırladı.

Şüphesiz, dedim, kadınların çoğu gezmek için, erkeklerin hemen hepsi çalışmak için sokakta bulunurlar. Tramvayda erkeklerin kadınlardan fazla yorgun bulunmaları ihtimali daha çoktur. Fakat, illaki, tramvaylarda yer vermek ananesini muhafaza etmek ve küçük fedakarlığımızı yalnız kadınlara hasretmek istiyorsak, çaya, randevusuna veya sinemaya giden genç kadınla çalışmaya giden işçi kadını ve hastasına giden yaşlı kadını birbirinden ayırmasını bilelim. Tramvayda yaşlı veya işçi bir kadın ayakta durduğu vakit bütün erkekler kalkıp yerlerini teklif etmelidirler. Eğlencesine giden hanımlara gelince... Onlardan da tramvayda oturanları varsa yerlerini yaşlı erkeklere terk etmelerini istemeliyiz. Cinslerin fevkinde adil ve muaşeret bunu emreder"[293].

Şevket Rado, 'Tramvaylarda Adab-ı Muaşeret' başlıklı yazısında şu ifadeleri kullanıyor:

293 Halide Edib Adıvar, Türkün Ateşle İmtihanı, İstanbul 1982, altıncı baskı, s. 18-19.

"Garplıların öyle kıtapları vardır. Okulda adab-ı muaşeret, misafirlikte, sokakta, parkta, otobüste, tramvayda adab-ı muaşeret kaidelerini çocuklara pek küçük yaştan itibaren öğretirler. Bizim okullarımız daha ziyade 'talim' ile meşgul oldukları için 'terbiye' faslı noksan kalıyor. Zaman zaman şikâyetlerimiz bu noksan yüzündendir.

Bakın geçen gün bir tramvayda ne olmuş? Gazetede okudum: Tüccar kâtipliği yapan nezleli bir genç tramvaya binmiş, giderken aksıracağı tutmuş. Ciğerlerinin bütün kuvvetiyle serbest bir aksırma koyverdiği anda, tesadüf eseri, karşısındaki yolcu da esniyormuş. Aksırmanın neticesi esneyenin ağzına dolmuş! Ahali gülüşmüş. Bu yüzden çıkan kavga karakollara kadar uzamış.

Hâlbuki okullarımızda, çocuklara küçük yaşlardan itibaren adab-ı muaşeret dersleri okutulmuş olsaydı, böyle bir hadise zor çıkardı. Çünkü o derslerde aksıranın mendilini veya elini ağzına koyması lazım geldiği öğretileceği gibi umumu yerlerde esneyenin de eliyle ağzını kapaması sıkı sıkıya tembih edilir; senelerce yapılan telkinden sonra da bu hareketler kendiliğinden yapılır hale gelirdi.

Esnemek de, aksırmak da insanlara mahsus hallerdendir. Fakat ancak usulü dairesinde yapılırsa ayıp sayılmaz. Kaldı ki, tramvay hadisesi oldukça tatsız bir netice vermiştir ve okullarımızda adab-ı muaşeret derslerine bir an evvel başlamanın lüzumunu haber vermektedir[294]."

Gazetelerden çeşitli tramvay yazıları

Evin Önü[295]

"Tramvayın en ön sırasında, çarşaflı bir hanım, yüzünü sık ve kalın peçesiyle örtmüş, pencereden dışarısını seyrediyordu.

Biletçi gelince acele acele sordu:

-Bu tramvay nereye kadar gidiyor?

-Eminönü'ne

O kadar sevindi ki, şaşkınlıkla peçesini yarıya kadar sıyırdı; bir taraftan da:

-Tamam. Ben de orada ineceğim. Aman pek isabet oldu, diye söyleniyordu.

Tramvay Eminönü'nde durdu. Yolcular birer birer indiler.

Fakat o inmedi. Hatta yerinden kımıldamağa bile lüzum görmedi. Biletçi, sıraların yerini değiştirirken; hatırlattı:

-Haydi valide. Geldik Eminönü'ne. İnmeyecek misin?

Başını söyle bir çevirdi:

-Ben evin önünde ineceğim! Daha epeyce yolum var.

-Eminönü'ne geldik hanım!

-Nereden geldik evin önüne?

294 Gülersoy, a.g.e., s. 136.
295 Akşam, 18 Ocak 1951.

Biletçi şaşkın şaşkın bakıyordu.

-Burası Eminönü'dür!

Güldü:

-Sen bizim evin önünü benim kadar mı bilirsin?

Biletçinin ayakları suya erdı:

-Sen Eminönü diye neresine diyorsun?

-Taa yukarıda, adı bir hoş ama hatırda kalmaz ki.

Çok geçmeden iş anlaşıldı. Hanım Eminönü'nü evin önü anlamıştı. Biletçi, bu İstanbul'un acemisi ihtiyar kadını tramvaydan indirip selametlerken arkasından seslendi:

-Bir daha sefere gene benim tramvaya bin! Evin önü neresi ise seni oraya kadar götürürüm!"

Tramvaylarda[296]

Eminönü'nden tramvaya atlamıştı. Gayet tabii bir tavırla biletçiye sordu:

-Üsküdar'a gider değil mi?

Biletçi, alay etti:

-Sayende o da olur. Şimdilik Beşiktaş'a kadar gidiyor.

Elini alnına götürdü:

-Tüh be. Beşiktaş'a diyecektim, Üsküdar'a dedim.

Biletini alıp sıralardan birine kuruldu. Fakat tramvay Karaköy'den sağa doğru sapınca yolcuyu telaş aldı:

-Hiş! Bak yahu, hey, yanlış yere gider bu tramvay.

Biletçi gülmeye başladı:

-Sen, deminden beri Üsküdar'a kes bileti dedin ya. Bizim vatman, kimsenın hatırını kırmak istemez. Karadan yol buldu galiba. Üsküdar'a geçecek!

Yolcular kendilerini tutamayarak kahkahayı salıverdiler. Herif, bundan alındı. Homurdana homurdana ayağa kalktı, arkasından bağırdılar:

-Nereye gidıyorsun ya.

Başını çevirmeden cevap verdi:

-Geçtim, netameli bir tramvaya benziyor. Ben ineyim de gözünün gördüğü yere gitsin!"

Tramvay Kapıları [297]

Soğuk ziyadeleştikçe

tramvaylarda kapı

kapamak meselesi de ehemmiyet kesbetti. Bu iş arada bir kavgaya sebep olacak kadar büyüyor. Ekseriya da bir ufak komedya mahiyetinde kalıyor.

---

296 Milliyet, 16 Ocak 1934.
297 Milliyet, 4 Aralık 1934.

En çok işitilen söz şudur:

-Evlerinde bu adamların acaba kapı yok mu?

Bunu soğuk hava cereyanı ciğerlerine işleyen içi yanıklardan biri söyler. Fakat kapıyı açık bırakan duymaz yahut vurdumduymazlığa gelir.

Geçen gün, daha tuhaf bir şey oldu. Bir hanım tramvayın kapısını açtı ve kapamadan çıktı. Arkasından biri seslendi:

-Hanım, hanım.. Bir şey unuttunuz.

Bayan derhal döndü, oturduğu ön koltuğa baktı. Gözüne bir şey ilişmeyince çekildi. Fakat aynı ses tekrar işitildi ve o kadar ısrar ile ciddiyet ile çıkıyordu ki, bayan tekrar döndü, bakındı. Adeta hiddetle sordu:

-Ne unuttum?

-Kapıyı kapamayı unuttunuz, hanımefendi!

Tramvayda umumi bir kahkaha koptu.

Ne ise, kavga çıkmaktan ise gülüşmek daha ehven.

Sonra, tramvayda yanımdaki iki arkadaş, arasında bir mübahase başladı.

-Kapı kapamayanların ekseriyetini kadınlar mı teşkil eder, erkekler mi?

Şimdiye kadar, itiraf ederim, bunu hiç aklıma getirmemiştim. Hatta böyle bir mesele karşısında kalındığını bile düşünmemiştim. Kapıyı kapamak veya kapamamak hususunda kadınlarla erkekler arasında ne fark olabilir? Dikkatsız ve lakayt olanlar -saygısız dememek için bu kelimeleri koyuyorum- kadınlar arasında da görülebilir, erkekler arasında da.

Fakat iki dost meseleyi bu kadar basit telakki etmediler. Biri daha çok kadınların kapı kapamadıklarını, öteki erkeklerin kapamadıklarını iddia ediyordu. Sanki muntazam istatistik tutmuşlar gibi birbirlerini iknaya çalışıyorlardı. Tabii, ikisi de kanaatlerini muhafaza ederek, başka bahse geçtiler. Bundan sonra, tramvaylarda kapıyı açık bırakanlara dikkat etmek benim için bir merak oldu. Bazen, üst üste erkeklerin yahut kadınların kapı kapamadıklarına tesadüf edersem, kâh o iki arkadaşın birine kâh ötekine hak veriyorum.

Bu merak yüzünden de tramvayda rahat ve huzurum kaçtı. Hem soğuktan titremeli ve tehlikeye girmeli, hem acaba kimler daha çok kapıyı kapamıyor diye gözü dört açmalı.
Bari sıcaklar gelse de şu dertten kurtulsak. Çünkü saygısızların yola geldiklerini ümit etmenin beyhude olduğuna kaniim.

Yine Tramvay Kapıları [298]

"Tramvay kapılarını açık bırakanlar kadınlar mıdır, erkekler midir? Bu mesele hallolunmadı amma, öyle zannediyorum ki, kapıların kapanmasını temin meselesi hallolacak. Her halde, bu günkü resmi teminat böyledir.

Bunu cidden büyük bir muvaffakiyet telakki edip memnun olmak iktiza eder. Geçen gün, dolu bir tramvayda, sıkışmış bir ses mazlum mazlum yalvarıyordu:

298 "Akşamcı", Akşam, 17 Ocak 1935.

-Allah rızası için, şu kapıyı kapayın, yahu!

Tuhaftır, kimse, hatta kapının ta yanında, kapının eşiğinde duranlar bile hiç aldırış etmediler. Hatta, adamcağızın yanık yanık inlemesine tatlı tatlı güldüler.

Tramvayların kapılarının kapanmasıyla belediye zabıtası memurları da aybaşından sonra alakadar olacaklarmış. Aybaşına kadar neden teenni göstereceklerine pek akıl ermezse de gene bu kadarı da pek tatlı bir vaat teşkil eder. Fakat bize öyle geliyor ki, belediye zabıtasının alakadar olacağı kapılar dış demir parmaklıklardır. Hâlbuki şu grip salgını esnasında, şu dondurucu rüzgârlar mevsiminde tramvayların iç kapıları da çok ehemmiyetli bir hastalık amili sayılabilir.

Öndeki kapılara vatmanların, arkadaki kapılara biletçilerin dikkat etmeleri gibi tedbirlerden hiçbir fayda çıkmayacağı, şimdiye kadar bir netice elde edilememesiyle sabit. Yolcuların insafa gelmeyecekleri de gene fiiliyat meydanda duruyor. Şu halde tramvayların iç kapılarının kapalı tutulmasından ümit kesecek miyiz?

En doğrusu bu gibi görünüyor. Zaten kapandı kapanacak derken neredeyse yaz gelir, olur biter. Fakat, şakayı bir tarafa bırakırsak, acaba kış mevsiminde iki kapıyı birden açık bırakmamanın bir çaresi yok mudur?

Tramvay yalnız bizim memleketimizde işlemediği için, biraz da Avrupa tramvaylarını düşündüm ve hatırladım ki, orada kışın, tramvayların ön kapısını tamamıyla körletirler, işlemez hale sokarlar. Hatta kapıya, aralıktan rüzgâr girmesin diye bir de battaniye gibi bir yünlü gererler. İstanbul için bu kadar itinadan vazgeçtik. Biz de vatman tarafındaki kapıyı tamamen battal etsek nasıl olur? Avrupa tramvaylarında kışın hep arka kapıdan inip biniyorlar da bizde niçin bu kabil olmasın?

Dikkat edilirse görülür ki, tramvay arabaları Avrupa'dan geldiği için, kapılarda birer pencere vardır. Bu pencereler dışarıda duracaklara kapıyı açmadan bilet verebilmek içindir. Demek tramvaylarda kapı açmamak bazen lazım imiş.

Sözün doğrusu aranırsa, bizde önde kapıyı sıkı sıkı kapamadan bu kapı meselesini halletmenin çaresi yoktur. Ne söylense boştur. Ne biz kendiliğimizden kapı kaparız, ne de vatmanlar ve biletçiler buna dikkat ederler."

Tramvaylara Asılmalar [299]

"Uzun kapılı tramvaylarla bir gezinti"

"Ahmet adında bir çocuk dün Sirkeci'de tramvaya atlamak isterken muvaffak olamamış, düşmüş ve ağır surette yaralanmıştır."

"İllallah bu tramvaya atlamak isterken düşüp de ötesinden berisinden yaralananlardan. Gazetelerde her gün bunlara ait bir havadis görürsünüz. Biz bunları yazmaktan bıktık. Siz okumaktan gık dediniz. Onlar hâlâ yürüyen tramvaya atlamaktan ve yaralanmaktan bıkmadılar.

---

299 Akşamcı, Akşam, 23 Şubat 1935.

Nihayet tramvay şirketi bazı vagonları yürürken atlanamaz bir şekle sokmaya karar vermiş, bir iki arabanın dış kapılarını basamakları örtecek şekilde yapmış. Kadınlardaki uzun etek modasına mukabil tramvaylarda da uzun kapı modası.

Geçen gün bu yürürken atlanılamayan uzun kapılı tramvayların tecrübesi yapıldı. Uzun kapılı tramvaylar şehirde bir de cevelan yaptılar. Dönerken arabalara yolcu da alındı. Uzun kapılı tramvayla Sirkeci'den Taksim'e kadar geldim. Diyebilirim ki, şimdiye kadar böyle eğlenceli bir tramvay yolculuğu yapmamıştım. Sirkeci'den ilerledik. Kapılar kapalı. Basamaklar da kapıların arkasında kalmış.

Bir müddet sonra iri yarı bir adam olanca hızıyla tramvaya doğru koşmaya başladı. Maksadı malum. Yetişip atlamak. Koştu, koştu, bir de gözleri basamak yerine ilişti. Basamağın yerinde yeller esıyor. Uzun kapıyı görünce işin farkına vardı. Birdenbire atlayamadığı için kızdı. Kafasını hiddetli hiddetli iki tarafa salladı. Sanki kendi kendine:

> -Vah, vah. Atlayım derken düşüp de kafamı patlatamadım. Bacağımı kıramadım yahu. Hiç olmazsa kolumu olsun tekerlekler altına kaptıramadım gitti. Tüh, tüh be. Der gibi bir kızışı vardı.

Fakat dikkat ettim. Bizim İstanbul'da meğerse tramvay istasyonları pek boş yere zahmet edilip de yapılmış. İstasyonlar kadınlara mahsus birer lüks eşya gibi bir şey. Erkeklerin ekserisi yolda görüp de tramvaya atlıyorlar. Hatta bazen erkek tavırlı, çevik genç kızlar bile 40 senelik tramvay kontrolörü imişler gibi öyle bir atlıyorlar ki, değme gitsin. Sirkeci'den Eminönü'ne gelinceye kadar kapıları -içi dolu bir kasa gibi- sıkı sıkı kapalı olan tramvayımıza kaç kişi atlamaya teşebbüs etmedi ki.

Arkamızdan koşuyorlar, bir de gözleri basamakların olduğu yere ilişiyor. İşi fark edince vazgeçiyorlar.

Köprünün üstünde bir delikanlı bizim tramvaydaki bir genç kadını gördü. Birbirlerine gülümsediler. Herhalde eskiden tanışıyorlar falan.

Genç kadın güler gülmez haydi delikanlı tramvayın arkasına. Koştu, tramvaya yetişti. Hepimiz de pencereden "Bakalım hazret ne yapacak?" diye merakla bekliyoruz. Bir hayır sahibi tramvayın arkasından koşan gence:

> -Yahu gelme, kapılar kapalı, diye seslenerek eliyle koluyla işaret etti. Fakat âşık işin farkında değildi. Geldi, tramvayın tutunacak yerine yapıştı. Tam bir keklik çevikliği ile atlamaya hazırlanırken bir de baktı. Ne basamak var, ne masamak. Eyvahlar olsun. Tabii atlayamadı.

Tramvaydakilerde bir gülüşme. Genç adam bayağı mahcup oldu. Fakat koştuğunu bir kere kadın da gördü. Geri dönmek bir tuhaf. Yiğitliğe kir sürmek istemiyor, tramvayın peşini bırakmıyordu. Bereket versin ki, istasyon yakın, ne dersiniz genç adam güzel kadın için -tıpkı arabanın arkasından koşan bir fino gibi- dili dışarı çıkmış istasyona kadar koştu.

Tramvay istasyona gelince arabanın kapısı açıldı. Delikanlının önüne sanki cennet kapısı açılmış sanırsınız.

Yine yola çıktık. Fakat bu işte son derece zarar eden kimler bılıyor musunuz? Bedavacılar. Onlar yandı.

Artık gözleri tramvayın iç kapısında "Acaba biletçi geliyor mu?" düşüncesiyle tepeden tırnağa kadar tetikte basamağa asılıp bedava seyahat edemeyecekler. Hey gidi günler hey. Bir zaman mektebe, İstanbul Lisesi'ne bizım de böyle gittiğimiz olurdu. Üzüm salkımı gibi çantalar elde basamağa bir asıldık mı? O ne heyecandır! O ne tatlı kalp çarpıntısıdır. O ne güzel, gizli, gizli, kaçamak zevktir. Emin olun, bundaki heyecanı aşktan bile bulmak mümkün değildir.

Nihayet gözleri en kuvvetli olan bir arkadaşımız:

> -Geliyor! Dıye fısıldadı mı? Haydi, hep birden yere. Fakat bazen bu gözcünün dalga geçip vazifesini yapmadığı da olurdu. O zaman biletçi pür hiddet iç kapıdan çıkar, bize doğru müthiş bir tekme sallardı.

İşte böyle günlerde pantolonumuzun arka tarafında çamurdan bır ayak izı olduğu halde mektebe gelırdik. Ne ise, bunlar eski hatıralar.

Bedavacılar yana dursunlar, biletçiler bu kapılardan son derece memnunlar.

> -Oh, diyorlar. Artık basamaklarda asılanların kafasından şapkalarını kapıp sokağa fırlatmaktan kurtulacağız. Zaten şapka atmaktan bıkmıştım birader.

Tramvaydan indim. İstasyonda iki yaşlı adam yeni kapılara baktılar, baktılar.

Biri öksürükler, aksırıklar arasında söze başladı:

> -Öhhö, öhhö. Berbat bir haldeyim. Apşu, bırader, öhhö, öhhö. Bu kapılar çok ıyi. Demek daima böyle kapalı kalacaklar. Ah. İç kapılara da bir kolaylık bulunsa. Onlar da hep kapansalar. Bu nezle, bu grip zamanında halkın duasını alırlardı.

Sahiden de öyle. Bu iç kapıları daimı surette kapalı tutacak bır usul bulunsa ne kadar mükemmel olacak.

İki bıçkın tavırlı delikanlı giden yeni kapılı tramvaylara baktılar, baktılar. Biri teessüründen ötekinin ensesine bir tokat yapıştırdı.

> -Tuuuuh, tuuuuuh be. Ulan oldu bize olanlar. Şunun şurasında asılı bedavacıktan gidip geliyorduk işte. Dünyada amma akıllı insanlar varmış beyahu. Hemen bunu icat edecek ne vardı şimdi.

Öteki yerde gördüğü bir izmarite uzanırken cevap verdi:

> -Sen şimdi yağla tabanları. Bundan sonra yayan gideceğız yayan. Baksana bizim kahvedeki monşer ne diyordu: 'Efem yürümek bir spordur'. Biz de işte o sporu yapacağız desene."

Tramvayda Biletçilik Dersi[300]

"Tramvay Harbiye'de sardalya kutusu gibi doldu. Arka tarafta duran boynu çatallı biletçi zili çekerek mağrur bir eda ile haykırdı:

> -İki yük dokuz... Uyuma oğlum. Gel bakalım iş başına.

---

300 Hikmet Feridun, "Tramvaylara Asılmalar", Akşam, 13 Mart 1935

Kasketinin çuhası solmuş, geniş ceketinin yakası yana açık, tıraşı uzamış, elinde ucu lastikli kocaman kalem, koltuğunda bilet kutusu ikinci biletçi baş taraftan göründü. Kendisine yol açmak için kerli ferli müşterilerin omuzlarını okşayarak yavaş sesle:

-Pardon ediniz baylar, biraz lütfen pardon ediniz de geçeyim.

Diye mırıldanışından bu işin pek acemisi olduğu anlaşılıyordu. Biraz daha yaklaşınca beriki tekrar haykırdı:

-Haydi oğluuum. Aç gözünü. Böyle uyuklarsan, keklik kaçırırız sonra.

Anladığıma göre bu tabir; biletsiz yolcu taşımak manasına olacak. İki yüz dokuz, şaşkınlıktan elleri titreyerek bilet kutusunu sol kolunun üstüne yerleştirip kapağını açtı, boyalı kalemin ucunu diliyle ıslatarak emre amade kaldırdı. Öteki emir verdi.

-Kes, dört tane sonuna kadar, beş şebeke, iki paso, üç tane üç on para.

İki yüz dokuzun zımbaladığı biletleri, yeni işçisinin bonservisini tetkik eden bir fabrika müdürü umumisi azametiyle alıp gözden geçirerek müşterilere dağıtıp para topluyordu. Bir aralık yolculardan biri parayı acemi biletçinin eline uzatarak bilet istedi. Bu hareket berikinin gururuna dokundu. Sert bakışlarla yolcuyu ve iki yüz dokuzu süzerek homurdandı:

-Bugün amma da halden anlamaz adamlara çattım ha... Yanımdakinin çırak olduğunu bir türlü anlamıyorlar.

Hiddetle içini çekip hırsını iki yüz dokuzdan aldı:

-Oğlum, ben sana hiç kimseden para alma, diye tembih etmedim mi? Sen çıraksız, çıraklar para almazlar. Kimseden para almayacaksın, yalnız bilet keseceksin.

Kanepede oturan yaşlı bir kadın dudaklarının arasına sıkıştırdığı on kuruşu telaşla alıp kucağındaki bohçanın arasına sokarak yanındaki kadına döndü:

-Bugün, donanma filan mı var acaba? Baksana, tramvaycı para almadan bilet dağıtıyor.

Telaşla acemi biletçinin eteğini çekti:

-Allah kesenize bereket versin evladım. Bari şu parasız biletten bir tane de bana ver. Hırka-i şerif'e loğusa okumaya gidiyorum.

Onlar münakaşaya tutuştukları sırada ben tramvaydan indim."

Burhan Felek'ten Tramvay İzlenimleri[301]

"Biletçinin Teveccühü"

"Maçka'dan tramvaya bindim. Zaten taksiler nazlanalı, hususi arabalar tarihe mal edileli beri ben ancak ya tramvaya biniyorum, ya küplere! Galiba siz de öylesiniz. Neyse, birbirimize iftira etmeyelim de lafa devam edelim.

301 Cemal Refik, "Tramvayda Biletçilik Dersi" Akşam, 17 Mart 1940.

Tramvaya bindığım zaman ön tarafta bir boş yer buldum. Nadirattandır. Hemen seyirttim ve oturdum. Araba doldu. Genç, ihtiyar ve bilhassa genç yolcu çok. Mektepli, mektepsiz; dişi, erkek.

Biletçi ile işimizi bitirmiştik; fakat biraz sonra gene geldi. Gülümseyerek sordu:

-Beyefendi, nereye gideceksiniz?

-Niye sordun?

-Affedersiniz. Şu arkadaki hamile kadına bir yer arıyorum da.

Aman ferahladım, bir ferahladım ki, sormayın yahu! Sanki ben gebe imişim de doğurmuşum gibi. Derhal yerimden kalktım:

-Buyursun!

Dedim. Dolgun karnını güçlükle taşıyan genç bır kadın gelip oturdu.

Biletçi devam etti.

-Affedersiniz beyefendi! Başkalarına söylesem tersliyorlar. İnsaniyet namına, malum ya. Teşekkür ederim.

-Ben sana teşekkür ederim.

Her şeyden evvel biletçilerin artık yolcularıyla daha yakından, yani yolcunun vereceği bilet parasını tahsil etmekten başka daha insani bir alaka ile meşgul olmasını medeniyet yolunda bir büyük adım telakki ettim. Bu satırları, sırf bu adamın hareketini ötekilere bir numune olsun diye yazıyorum. İkinci olarak üzerinde durmak istediğim nokta da, gençlerin henüz biletçiler üzerinde benim kadar itimat telkin edememiş olmalarını belirtmektir.

Dedim ve şöyle tramvaya baktım. Çıtır çıtır İngilizce konuşan hanım kızlar. Duglas bıyıklı, adama yan yan bakan somurtkan delikanlılar. Etli canlı tazeler, iri kıyım semt hanımları yerleşmiş oturuyorlar.

Ben biletçi olsam, bunlardan hangisine müracaat ederdim diye düşündüm. Doğrusu, hiçbirine yanaşmaya kendimde cesaret bulamazdım. Bu halimle değil, biletçi sıfatıyla. Ve biletçinin beni, tramvay halkı içinde en ziyade "kabil-i hitap" görmüş olmasından dolayı öylesine bir gurur duydum ki, sormayın! Hiç değilse biletçinin teveccühüne nail oldum diye! Hâlbuki artık saklayacak değiliz ya, lâyık bir başkasına yer vermek vazifesi evvela gençlerden başladığına göre her halde ayakta kalacaklar arasında değildim.

Her şeyden evvel biletçilerin artık yolcularıyla daha yakından, yani yolcunun vereceği bılet parasını tahsil etmekten başka daha insani bir alaka ile meşgul olmasını medeniyet yolunda bir büyük adım telakki ettim. Bu satırları, sırf bu adamın hareketini ötekilere bir numune olsun diye yazıyorum.

İkinci olarak üzerinde durmak istediğim nokta da, gençlerin henüz biletçiler üzerinde benim kadar itimat telkin edememiş olmalarını belirtmektir.

Biletçi, teklifini tereddütsüz kabul ederek yerimi vermiş olmamdan ve kendisini terslemediğimden dolayı o kadar mütehassis olmuştu ki, her yanımdan geçişinde:

-Beyefendi teşekkür ederim. Doğrusu çok....

Diye söyleniyor ve muttasıl iyi duygularını izhar ediyordu. Yaptığım küçük bir harekete bu kadar çok teşekkür almayı bir nevi ihtikâr sayarak dayanamadım, ilk istasyonda indim.

Biletçi teşekkür etmekten, ben de bu kadar ucuz teşekkür toplamaktan kurtulduk... Oh, dünya varmış."

"Onlar kimdir?"

"İşte bu mesele. Onlar hilkatten beri başımızı hiç durmadan derde sokan tatlı belalardır. Anladınız değil mi?

Anlamadınızsa daha açık konuşamam, alınırlar... Bir kere de alındılar mı çarpılırlar...

Tramvay personeli

Ondan sonra düzelmeleri güç olur...

Onların dertleri bitmez tükenmez. Birkaç tanesini size burada döküvereyim. İçerleyecekler ama aldırmayın! Hem ağlar, hem giderim demişler malum ya!..

Bir tramvay arabası... Kapı gibi bir adam... sağ eliyle tavan kayışına asılmış duruyor. Yol kesik, ön tarafta boş yer var... Kimse gidemiyor. Arkadakiler bağırıyorlar....

-Yahu! Biraz ileri!..

Aldırış ettiği yok... Biletçi sesleniyor...

-Bayım, baş tarafta boş yer var...

Vız geliyor...

Bir başkası laf atıyor:

-Tramvayların başı boş... Arkası yüklü...

O, kasap dükkânında çengele asılı sığır budu gibi asılmış duruyor. Dayanamayıp, arkadan gelen yolcuların müşterek tazyikine tahammül edemeyen bir hanım seslendi:

-Beyefendi! Azıcık ileri gitsenize... Bakın tavanlara ilan yapıştırdılar... Okumuşluğun yok mu?

Sığır budu döndü. Süzük süzük baktı ve tekrar asılmakta devam etti.

Kadın sinirlendi.

-Ayol! Size söylüyorum. Biraz ileri gidın de sıkışmayalım... Lakırdı anlamıyor musunuz? Ay ne soğukkanlı adam!..

Tekrar dönüp baktı, gülümsedikten ve ayak değiştirdikten sonra gene asıldı. Bu sefer arkadakiler hep bir ağızdan:

-Amma tasasız adam yahu! Bir adım ileri gitmiyor... diye seslendiler. Birisi içlerinden:

-Levhaları oku bılader! Bak 'İleri gıdılmesi rica olunur' diyor. Sen ileri gitmekten hoşlanmıyorsun galiba!

Hiç ses etmeden kayışı bıraktı ve bir adım attı... Kapıya yaklaştı. Ötekiler de arkasından:

-Oooh! Dünya varmış... Diye söylendiler. Tabii tramvay tekrar doldu...

Bizim kapı gibi adam tavanda kayış bulamadığından boşta durdu.

Bir ara istasyon yapan tramvay, vatmanın tezcanlılığı yüzünden birden bire kalkar kalkmaz, sığır budu dediğim yolcu olduğu gibi arkasındakilerin kucağına düşmez mi?

-Ay ay ay! Amanın ezildim...

-A vallahi kaçtı... Hay yetişip ermesin! Beş liralık cimi kaçtı... Ayol, ayol ne üstümüze düştün...

O zamana kadar hiç ağzını açmamış olan sığır budu... Doğrularak mırıldandı:

-İleri git dediniz gittık bacılar! Araba silkince tutunacak yer bulamadık, kucağınıza düştük. . Kusur bizde mi? Ocağınıza düştüm... dedi ve biletçiye...

-Delikanlı söylesene sizinkilere... Şuna birkaç kayış daha taksınlar... Eski koşum da mı bulamıyorsunuz yahu? Oturacak yerden vazgeçtik. Tutunacak arıyoruz kuzum. Baksana ablamın şeyi kaçmış...

-Aa! Ben senin ablan neden oluyor muşum? Söylediği lafa bak! Kazık kadar herif!...

Ve o:

-Darılmaca yok! Hemşire hanım! Bunun burası tramvaylıktan çıktı. Bitli Kehtaneye döndü... Ne yapalım benimki de kaçtı, deyip Parmakkapı'da atladı."

"Sıcaklar ve Tramvaylar"

"Çoktandır tramvaydan konuşmadım diye belki içinizde merak eden vardır. Bugün onun lafını edeceğim.

Halvet halt etsin yanında. Pek sıcak oluyor vallahi. Üstelik envai türlü karemis yağı ve tefarik kokularıyla karışmış ter rayıhaları adamda hal bırakmıyor. Emprimenın onlara göre faydası bize göre zararı da bu!

Püfür püfür geziyorlar ama bir de bize sorun!

Ne ise ister istemez biniyoruz. Tatarağası yaya kalınca tramvaya da biner, küplere de!

Çok kalabalık. Allah eksık etmesın öyle de sıkıştırıyorlar ki, ben erkekliğimle sıkılıyorum. Lakin elden ne gelir?

Çalkalana çalkalana gidiyoruz. Biçare biletçi bu sıcak çorba içinde bocalıyor.

-Bilet! Bayım sizin biletiniz?

-Alacağım.

-İki defadır buradan geçiyorum. Neden almıyorsun birader? İnsaf lazım.

-Nefes alamıyorum ki, bilet alayım. Kaç para?

-On beş.

-Beş liralık bozar mısın?

-Küfür etme, dinini seversen. Şimdi beş liralık bozulur mu?

-Ne yapalım? Para mı keseceğiz?

-Anlamam. Ufak para veriniz!

-Yoksa?

-İnersin!

-Nereye?

-Yere kuzum. Bilet. Madam bilet!

Ayakta bir kadın. Çantasından güçlükle çıkardığı parayı biletçiye verdi ve yabancı şive ile:

-Ben bir bilet!

-Madam beş kuruş daha.

-Ne beş kuruş daha?

-Araba mevki.

-Ma ben ayak!

-Birinci mevki madam.

-Birinci ayak var?

-Çattık yahu! Beş kuruş daha ver madam.

-Ben ayak! Yok beş.

-Madam ayakta da olsan vereceksin. Otursan da vereceksin.

Kadın Çekce mi, Lehçe mi, Hırvatça mı bir dille söylendikten sonra çeyreği verdi, bileti aldı ve bir biletçiye, bir de bilete baktıktan sonra:

-Ben 15 kuruş ayak. Çok fena!

Derken bir kontrol. Ah bu kontrol!

-Biletleriniz! Diye topluyor.

Sıcakta bir yolcu bileti fazlaca bükmüş, kontrol aldı. Açmaya uğraşırken sordu:

-Be kuzum! Bunu ne diye böyle büküyorsunuz!

-Napalım? Çerçeveletip asacak değiliz ya!

-Laf!

-Laf ya!

Geçti, bir kadının biletini sordu ve aldı.

-Yırtıldı.

-Zararı yok. Bir de biz bakalım!

Geçti. Dolaştı. Çalkalana çalkalana gidiyoruz.

Kontrol tekrar döndü. Dalgınlık, sıcak. Kalabalık. Aynı kadına tekrar sordu:

-Bilet? Baktık mıydı?

-Al kuzum! Şu bilet sende kalsın da aklına geldikçe yırt! Bıktım artık.

Gülüştük. Gidiyoruz. Çalkalana çalkalana. Sıcak. Kalabalık. Tefarik, ter, kundura, ıslak yün kokusu!"[302].

"Tramvayda"

"Kapısı kendiliğinden kapanan tramvaylardan birindeyiz. İlk zaman kalabalık fazla değildi. Sonradan doldu bre doldu. Pek sıkıştık. Bir tarafım pencere önünde ihtiyarca bir hatun; arkamda etli canlı bir taze. Öbür yanım alaca kalabalık.

Araba durdukça önümdekine, kalktıkça arkamdakine yükleniyorum.

Her durduğumuz istasyon bizi biraz daha sıkıştırıyor. Bir başka istasyonda mavi gözlü, kalem kaşlı, sarışın, herkesten ziyade kendi nüfus teskeresine düşman, güzel eskisi bir hanım bindi. Neşeli de bir şey. O da benim önümdeki babayani kadının önüne düştü. Gidiyoruz... Her sarsıntıda, o benim önümdeki yeldirmeli kadın şikâyet ediyor:

---

302 Yazılar için bkz. Burhan Felek, Eski İstanbul Hikâyeleri, İstanbul 1971.

İstanbul Tramvay Şirketi Vatman lerine

mahsus

Sıhhi Muayene Vesikası

Adı Ibrahim Efendi.

Babasının Adı Yahya.

Doğduğu tarih 1312

Tabiiyeti Turkiye C.

Adresi Feriköy Paşa Mahallesi Adsiz Nefer sokak 19.

Sair malûmat

Adresi ve fotoğrafı karşıki sahifede yazılı Ibrahim Efendi tarafımızdan muayene edilmiş ve Vatmanlıkta kullanılmağa ehil olduğu anlaşılmıştır.

İmza Dip. No.

Dahiliye mütehassısı 553

Kalb devren hoğaz

Göz

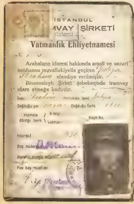
Şirket Ser tabibi

Vatmanlık

Tramvay Şirketi

Mühür ve İmza

A. Ç.



İSTANBUL

[T]RAMVAY ŞİRKETİ

Vatmanlık Ehliyetnamesi

Arabaların idaresi hakkında amelî ve nazarî imtihanını muvaffakiyetle geçiren Yahya İbrahim efendiye verilmiştir.

Binaenaleyh Şirket şebekesinde tramvay idare etmeğe kadirdir.

İsmi İbrahim Pederinin İsmi Yahya

Doğduğu yer Doğduğu tarih 1311

Hizmete girdiği tarih: Biletçi / Vatman

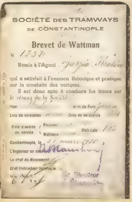
Kayit No.

İstanbul

Baş mühendis

Hareket dairesi müdürü

Fen baş muallimi



SOCIÉTE DES TRAMWAYS DE CONSTANTINOPLE

Brevet de Wattman

№ 1232

Remis à l'Agent Yahya Ibrahim

qui a satisfait à l'examen théorique et pratique sur la conduite des voitures.

Il est donc apte à conduire les trams sur le réseau de la Société

Nom Nom du Père

Lieu de naissance Date de naissance

Date d'entrée en service: Receveur / Wattman Matricule

Constantinople, le 21 mars 1930

L'Ingénieur en chef

Le chef du Mouvement

Chef Instructeur technique

Le Directeur

-Ay, içım çıkacak ayol. Bu ne biçim tramvay?

Bir ses:

-Dört köşe.

Gülüşmeler.

O kadın:

-A, hanım ne gülüyorsun?

-A, ne yapayım hanımcığım? Ağlayacak değilim ya!

-Ama ben burada eziliyorum.

-Sen ne kadar eziliyorsan, biz de o kadar eziliyoruz.

-Ben senin gibi etli canlı değilim de. Ben sıkışınca nefesim kesiliyor... Ay...Ay... (Bana dönerek) Efendi, sen de ne üstüme abanıyorsun? Kadın kısmına biraz riayet ederler.

Gülüşmeler... Ben:

-Hanım, sizin evde ayna yok mu?

-Ayna da var, konsol da. Sen kendine bak!

Zınk... Araba birden bire durdu.

Hep birbirimizin üstüne yıkılıverdik.

-Aman... Zincir kemiğim kırıldı... Amanın fena oluyorum.

Gülüşmeler.

-Elâlem de bana gülüyor. Bır şeycik demem, inşallah hepiniz benim gibi olun!

Bir kaba erkek sesi:

-Nasıl olalım bayan? Elimizde değil.

-Sana söylemiyorum efendi! (önündeki hanıma) Aman hanım sen de ne kadar katı duruyorsun!

-Sen de ne kadar kıpırdanıyorsun kadın.

-Ben kadın değilim, sen lafını bil.

Kaba ses:

-Erkeksen göster bakalım yol parası makbuzunu?

-Sana da ne oluyor? Boru gibi ötüyorsun.

-Ben tahsildarım.

-İnşallah seni tahsildarlar götürür.

-Darısı başına anneciğim.

-Sus. Ağzından yel alsın herif. Ay şimdi afakanlar boğacak. Açın şu kapıyı ineyim. Açın şu kapıyıını!

Tam o sırada biletçi gelır.

-Bileeet!

Herkes bilet parası verıyor. Kalabalık çok. Alan, almayan fark edilir gibi değil. Biletçi paraları topladıktan ve:

-Biletsiz kimse kalmasın! Bıleeet!

Diye bir kere daha bağırdıktan sonra bizimkine soruyor:

-Bayan, sen bilet aldın mı?

-Almadım.

-Yahu, deminden beri bağırıyoruz. Boğaz bu, boru değil ki. Ne diye almıyorsun?

-Her gün alacak değiliz ya! Ne oluyorsun, dün aldım. Al şunu!

-Daha beş kuruş ver. Burası mevki.

-İstemem öyleyse, indir beni.

-Sen ver beş kuruşu da öyle in.

-Canınıza karîm olsun inşallah! Her gün para, her gün para! İllallah artık. Belediye bakmıyor ki. Ümmet-i Muhammed'in paralarını…

-Hanım bekliyorum.

-Acelen ne? Patlamadın ya!(bana dönerek) Efendi, sen de biraz çekil de kolumu oynatayım.

Ben gülümsedim… Ne diyeyim. O devam etti.

-Erkek değil misiniz, Allah ıslah etsin. Al şu paranı!

O esnada tramvay durdu.

-Neresi burası?

-Çarşıkapı.

-Aaa! Ben Sultanahmet'te inecektim. Hay Allah cezanızı versin.

Ve yere eğilir. Yanındaki mavi gözlü hanım:

-Hanım nedir o ayaklarımın altındaki?

-Çantam var, hanım; çantam. Sade sizin gibi yellozların mı çantası olur?

Gülüşmeler... Ve kadın itile kakıla indikten sonra kapılar kapandı. Pencereden baktım, hepimize birden:

-Tuuu! Diye tükürdü. Bereket ki, araba hızla kalktı da... Bu kadarla kurtulduk."

"Yine Bir Tramvay Hikâyesi"

"Tramvay âlemlerini unutur gibi olduk. Krom işleri, kurum işleri, koruma işleri, korunma işleri dikkatimizi bu güzel ve doğurgan mevzudan ayırdı. Bugün bu hasrete bir nihayet vermek istiyorum.

Gidiyorduk. Allah bize. '- Yürü ya kulum!' demiş. Gidiyoruz. İkinci nevi bir araba. Doluyuz. Kimse bize boş diyemez. Kesemizden, arabalarımıza kadar.

Birisi söylendi:

-Yavaş hanım! Beni ezeceksin.

Karadeniz ağzıyla cevap verdi öteki:

-Yol üstünde ne duruyorsun? Ezerim ya!

-Yer yok naapalım.

-İleri gitsene!

-İleri gidemem. Önümde adamlar var.

-İtsene!

-Sen it!

-İt senin gibi olur. Şimdi yırtarım ağzını.

-Kadın belanı arama! Ben sana it demedım, sen it dedin.

Etraftan sesler:

-Yeter yahu! Kesin şunu!

Kadın bırakmıyor ki...

-Kimi kesecekmişsin?

Cevap yok. O ilerlemeye devam eder.

-Yavaş hanım, aaa. Ama sen çok ileri gidiyorsun.

-Giderim ya! Bak tavanda (İleri gidilmesini rica ederim) yazıyor.

-Sen tavana bakma, biraz da önüne bak. Ayağımızı ezdin.

-Ne yapalım. Öne geçeceğim.

Bu sefer seksenlik bir ihtiyara çattı.

-Hadi bakalım! Emice yürü de geçelim.

Cevap: Hırıltılı üç öksürük.

-Böyle adam sokağa çıkar mı? Yürü dedik ya!

-Nereye?

-Daha ileriye.

-Gidemem. Ben halsizim.

-Ne yapalım halsizsen. Yürü!..

Etraftan:

-Yahu! Bırak şu adamı. Hırpalama hanım! Sen ne hoyrat kadınsın.

-Hırvat sensin. (İhtiyara) yürü bakalım da geçelim. Bak benim annem de ihtiyar.

Nihayet biri kalktı. Seksenlik ihtiyara yer verdi.

Kadın ite kaka ön kapıya yaklaştı.

Bu sırada onun sadmelerine uğramış bır pişkin yolcu sordu:

-Hemşire hanım! Evli misin sen?

-Ne yapacaksın? Gelin mi edeceksin?

-Hayır! Efendin kim diye sordum da.

-Benim efendim merhum (merhum) oldu.

-Kurtulmuş... Nerededir mezarı?

-Ne edeceksin?

-Evliya diye mum dikeceğim. Ne edeceğim.

-Ben seni...

Tramvay birdenbire durunca hep birden sendeledik. O hızla beriki kendini ön sahanlığa attı. Lakırdı yarı kaldı. Ben de zaten Parmakkapı'da indim."

"Tramvayda"

"Tramvay sıkışık... Orta yol tıklım tıklım...

Biletçi habire bağırıyor...

-Biraz ileri baylar... Biraz ileri...

Vatman arada bir tramvayı silkerek yolcuları av fişeği sıkılır gibi yerleştiriyor. Bu sırada bir titiz adamın üzerine bir yaşlı kadın yaslanıyor.

Titiz yolcu sıkışıyor:

-Ne üstüme yaslanıyorsun kadın!

-Ben yaslandım, yoksam arkadan itoorlar?

-Hâlâ yaslanıyor yahu!

-Yaslansam ne olacak sankim?

-Ne olacak? Saygısızlık olur, terbiyesizlik olur. Sen bana pardon demelisin, pardon!

-Ben kimseye pardon demem...

-Vay, demek sen bana hakaret ha! Biletçi! Durdur şu arabayı! Polis çağırın! Bu kadın benim üzerime abandı... Şimdi de özür dilemek istemiyor.

Herkes bu beklenmedik hiddetin tesiri altında iken genç ve güzel bir kadın (meğer ihtiyar kadının kızıymış) şöyle konuşmaz mı?

-Affedersiniz beyefendi! Onun yerine ben pardon edeyim. Lakın ben yaslansa idım, ses etmezdınız ya!...

Titiz yolcuda şaşkınlık ve onun tesiri altında şu cevap:

-Madem pardonu sen dedin, bari gel de sen yaslan! Bu cadolozu yanımdan al!

Tekrar kahkahalar, biletçi bağırır.

-Haniya, Hamaaam! Var mı çıkacak?..."

"Kısıklı'da Bir Tramvay Gezintisi"

"Bizim tarafların yazlığı ancak şimdi tadılır. Önceleri havalar serin olduğundan üşürsünüz. Sonraları ısınır, fazla dolaşamaz, terlersiniz. İkisi ortası ancak şu birkaç gündur. İstifade edebilirseniz ne âlâ! Olmadı mı gelsın Yemen çöllerinde Veysel Karânî. Sıcak olur, tramvayda pencereler, kapılar foradır. Onları kapatmak isterseniz, ötekiler ağızlarını açarlar. İkisi bır kapıya çıkar. Biri içinden, öteki dışından küfür küfür eser.

Onun için şu birkaç gündür etrafı dönüp dolaşmak istedim. Dün sabah tatlı bır hava vardı. Erkenden Kısıklı'ya kadar uazandım. Kısıklı nahiye merkezi. Şimdiki tabiriyle bucak... Ama cehennemin bucağı değil. Neme lazım. Şirin yerdır. Esnafı biraz pahalı ise bunu kibarlıklarına bağışlamalıyız. Neresi ucuz ki, orası pahalı olmasın?

Kısıklı'nın en güzel şeyi, çeşmesidir. Dediklerine göre bu çeşmenin suyu barsaklara iyi imiş, gitmişken bır de barsaklarımızı faydalandıralım, dedik... Eskiden beri öğrendiğimiz, iktisadi tekerleme gereğince iki su bir ekmek yerini tutar deyip aç karnına iki bardak Kısıklı suyunu indirdik. Şöyle biraz gezindim. Su tesirini gösterdi. Hafif hafif buruntu başladı. Buruntu kuruntudan iyidir. Zıra buruntunun akibeti malumdur, kuruntunun ki?... Hayır!.

Ve böyle biraz hava aldıktan sonra tekrar aşağı inmek için saat bekleyen tramvaya atladım. Bizim tramvayların bir iyiliği vardır. Hepsi eskidir. Kırılacak, eskiyecek yeri yoktur. Korkusuzca biner, oturur, yaslanırsınız. Yolcularımızın çoğu en kalabalık saatlerde bile, kolunu, koltuğun arkalığına atıp yayvan otururlar. Yanı rahat etmesini bilirler. Ben de onlar gibi yaptım ve güneşi hesaplayarak, seçtiğim tarafta pencere önüne oturdum... Ne kadar beklediğimizi bilmiyorum. Ben diyeyim on dakika, siz deyiniz yirmi dakika... Nihayet bir sıska düdüğün cırlak sesiyle yerini alan vatman, arabayı harekete geçirdi... Hep birden hınk! dedik ve yürüdük.

Karşımda yaşlıca bir adam oturuyor. Araba Sarıkaya'ya doğru inerken, cebinden çıkardığı kağıt paketten bir sigara alıp yaktı, başladı içmeye... Dalgınlık olacak... Yaşlıca adam, unuttu tramvayda olduğunu... Hâlbuki unutulacak gibi de gitmiyoruz, çançanlar, zınk diye duruşlar... Yokuşta gidip gidip fren yapınca motorun homurdanışı... Hepsi, tramvayda olduğumuzu gösteriyor. Üstelik bir de ayağı kokan biletçi... Bu da mı idarenin kabahati? Ne münasebet! Ayak kokusu bir özel iştir. Genel bakımdan yorumlanamaz ki... İstemeyen binmesin... Binmesin ama, her arabaya girip:

-Affedersiniz bay biletçi, ayağınız kokar mı?

Diye sorulmaz ki...

Ne ise, ihtiyar sigarasını içerken biletçi söktü. Herkese bilet verdi ve ihtiyara gelince:

-Burada sigara içilmez... dedi.

-Neden?

-Yasaktır.

-Bu da mı yasak yahu? Çok şükür bizim taraflarda tramvay yok... Ne ise bitireyim de bir daha içmem.

-Olmaz bayım! Gıt, sahanlıkta iç.

-Yerimi kaparlar oğlum...

Ben söze karıştım:

-Siz sigaranızı içinceye kadar ben yerinizi korurum...

-Eksik olmayın beyefendi! Ben buranın yabancısıyım da, Yenimahalle'den geliyorum. Biz de tramvay falan yok.

-Öyle mi? Hı hı!.

İhtiyar kalkıp gitti. Ben şapkamı onun oturağına koydum. Aradan iki dakika geçmeden ihtiyar telaşla geldi. Şapkamı kaldırdım. Lakin o oturmadı. Kanepenin altına eğilip baktı. Bir şeyler aradı.

-Biletinizi mi kaybettiniz? diye sordum.

-Hayır beyefendi... Taş... vardı da. Elimde kayboldu...

-Vah vah! Sakın Kısıklı'da düşürmeyesiniz!..

-Hayır efendim!. Tramvaya binerken elimdeydi...Şimdi yok.

Hem arıyor, hem de:

-Vah vah! Yazık oldu... diye söyleniyordu.

Bizim kanepenin altında bulamayınca arkamızda oturanların altına bakmak istedi:

-Kızım, şu eteğini biraz kaldırsan a bakayım!

Demesiyle:

-Seni pinpon seni! Elalemin ehlinz kızının bacaklarına bakacak...

-Ayol hanım! Ben taşımı kaybettim; onu...

-Sus! Zampara eskisi seni! Çıtır çıtır tazeyi gördün de... Taş bahanesi ile bacaklarına bakacaksın! Her gün mü taş kaybediyorsun? Dün de...

-Aman Allah! Kadın sen ne kötü şeysin!.. Ben ömrümde ilk defa buraya ayak bastım. Ya Hafız!

- Basamaz ol inşallah!.. Uğursuz herif!.. (Etrafa konuşarak) Hani, kızın bacaklarına baktığına göre bari bir hayırlı kısmet olsa ya!.. Pinponun biri…

İhtiyar sustu, geldi, karşıma oturdu. Hep:

-Vah vah… Yazık oldu…

Dıye hayıflanıp duruyordu. Benim de zayıf tarafım budur. Birisi bir yerde bir şey kaybetti mi, mutlaka onun bulunmasını isterim. İhtiyarın masum haline acıdım…

-Ne taşı idi? diye soracak oldum.

-Taş beyefendi, bıldiğimiz taş…

-Elmas mıydı?

-Hayır bayım!.

-Hakik mi?.

-Hayır efendım. Daha adi…

-Necef falan mı?

-Değil bayım. Şöyle fındık kadar bir taş. Adını birden bire toparlayamadım.

-Yakut olmasın?

-Hayır beyefendi.

-Firuze, Felemenk?

-Yok beyim, yok… Başka taş!.

-Yüzük taşı mı?

-Değıl efendim… Zihnim dağıldı, ne idi bakayım?

Ay çatlayacağım yahu!.. Nereden de çattık… Ben başladım saymaya:

-Çakmak taşı?

-Hayır efendim!.

-Biley taşı?

-Değil efendim…

Artık aklıma gelen bütün taşları sıraladım:

-Musluk taşı, ayna taşı, binek taşı, zıpzıp taşı, pomza taşı…

-Değil efendim.

-… çeki taşı, yapı taşı, göztaşı, çakıltaşı, değirmen taşı, kaldırım taşı, göbek taşı, mezar taşı, Kıztaşı, Tavşantaşı, Atlamataşı, Nişantaşı, Toptaşı?

-Değil Beyceğizim değil… Yorulmayın bulurum.

-Daha sayayım mı efendi amca? Diye bir de laubalilik ettim.

-Hayır, bey oğlum, yorulma! Büsbütün zihnim karıştı. Mezar taşı, Toptaşı falan dedin de…

-Ne bileyim. Bütün taşları saydım. Belki aklına gelir…

Derken, şöyle eğildi.

-Hah! Hay gözün körolsun… İşte buldum…

Diye paçasının kıvrığı arasından küçük bir taş, adi taş parçasını aldı. Gözleri sevinçten parlıyordu. Ben şaşırdım.

-Bu muydu aradığınız?

-Evet! dedi. Bu idi beyefendi. Biraderindir.

Böyle deyince, işi kavrar gibi oldum. Demek ki, bu bir böbrek taşı falan da, belki tahlil için doktora götürüyor, diye düşündüm:

-Biraderin böbreğinden mi çıktı?

-Yok efendim. Ne münasebet? Biraderimin böbreklerinde bir şey yok hamdolsun!..

-Hayır, pek sıkı sıkı aradınız da... Biraderin deyince öyle sandım.

-Hayır, beyefendi, hayır... Bu taş... Ne idi yarabbi? Hah, buldum, adak taşıdır efendim, adak...

-Yaaaa?.

-Evet efendim. Adak taşı. Bunu bendeniz sabahleyin erkenden Kısıklı'da Ali Efendi'den aldım...

-Aktar mı bu Ali Efendi?

-Değil Beyefendi. Şeyh...

-Vayyyy! Hâlâ şeyhlik ediyor demek?.

-Yok efendiciğim... Merhum olmuş. Selami Ali Efendi.

-Ha! Allah rahmet eyleye, bildim ama, o bizim Üsküdar'da bir mahalle adıdır....

-Bilmem efendim. Yalnız, merhumun Kısıklı'da, Büyükçamlıca'ya çıkarken bir mezarı var. Onun üzerinden her kim ki, bir niyet edip böyle bir küçük taş alırsa, işi muhakkak olur, diye itikat vardır. Bizim ailede kaç kişide bunu denemişizdir. Kızımı bununla evlendirdim. Biraderin damadını bununla İstanbul'a getirttik...

-Demek mücerreb şey?

-Çok beyefendi.

-Birader evlenecek mi?

-Hayır efendim. Şimdilik namzet olacak.

-Hepsi bir kapıya çıkar. Kaç yaşında?

-Altmış sekiz....

-Oooo, biraz geç kalmış değil mi? Ne iş yapar?

-Hapishane müdürlüğünden emekli

-Demek namzet olacak... Nereye? İç mi, dış mı?

İçeri beyefendi, İstanbul'dan.

-Anladık ya, kimin kızına?

-Evlenmeyeceğini arzettim ya efendim. Namzetliğini koyacak... Seçim için....

-Haaaa.... Mebusluğa

-Eveeeeet!.

-Öyle desenize!. Şimdi anladım. Kendisini tanırlar mı?

-Butun semt tanır beyefendi! Sizden iyi olmasın çok vicdanlı, çok namuslu bir adamdır. Bu kadar zamandır bu millete hizmet etmiştir. Artık...

-Kendisi nerede?

-Evinde beyefendi! Romatizmadan çıkamıyor... da, taşı bendeniz aldım.

-Güzel, yani geçmiş olsun!.

-Cümleye beyefendi.

-Seçilir mi dersiniz?

-Orasını Allah bilir. Ama bu taş sayesinde umudum büyük.

-Ya olmazsa?

-Olmasın beyefendi. Sağlık olsun. İstanbul milletvekili adayı olur a... O da bir devlet...

-Doğru... Aaaa. Ben durağı geçmişim. Daldık da... efendim, Rabbiye emanet olun.... Oğlum durdur şunu... Durakta indik. Ve yukarı çıkarak araba beklemek için şöyle bir gölge aradık...."

TRAMVAYLARIN KALDIRILMASI HAKKINDA YAZILANLAR

1961 yılında İstanbul'un Avrupa yakasından tramvayların kaldırılmasına karar verilmişti. Öncelikle 8 Mayıs 1961'den itibaren Galata Köprüsü'nden tramvayların geçişi sona erdirildi. Artık Beyoğlu'ndan gelen tramvaylar Eminönü'ne geçemeden Karaköy'den geri dönüyorlardı[303]. Bir süre sonra ise, yani 12 Ağustos 1961 tarihinde tramvaylar tamamen seferden kaldırıldılar. Son sefer vesilesiyle bir de tören düzenlenmişti. Bu tören Cumhuriyet gazetesinde "Emektar tramvaylar için yapılan veda merasimi" başlıklı yazıda şöyle anlatılmıştı[304]:

"Hatıralarımızın arasına dün bir yenisi daha katıldı. İstanbul yakasında oturanlar, 92 senelik hizmetkârları ve dostları emektar tramvaylardan ayrıldılar.

Saat 12'de Şişli tramvay deposundayız. Son seferini yapacak olan tramvaylar, bayrak ve yeşil dallarla süslenmiş, yanlarında 'Sayın yolcular yerimizi troleybüse bırakıyoruz', 'Kadıköy'de bekliyoruz' dövizleri ile donatılmışlardı. Önlerine son nefeslerini bildiren levhalar asılmış olması, orada bulunanları ve bilhassa 55 sene vatmanlık yapmış emekli A. Tunailli ile 46 senelik emektar Faris Üreten'i büyük üzüntüye gark etmişti. Bu emektarlar çok sevdikleri tramvaylardan bir türlü ayrılamadılar. Durmadan resimler çektirdiler.

32 seneden beri vatmanlık yapan Sıtkı Yüce, kullandığı tramvayla alkışlar arasında depodan çıkıp Şişli'ye doğru ilerlerken, yollarda durup selam verenler, klakson çalan arabalar, el sallayan yaşlı ve gençler, son seferini yapan ve bir daha dönmeyecek olan emektarlarını içten uğurluyorlardı.

Pangaltı'da Kurtuluş'tan gelen, Harbiye'de de Maçka'dan kalkan son tramvayların teşkil ettiği kortej, Taksim'e ulaştığı vakit tezahürat son haddini bulmuştu.

---

303 Burhan Felek, Eski İstanbul Hikâyeleri, İstanbul 1971, 84-86; Cumhuriyet 2 Ağustos 1944
304 Cumhuriyet, 9 Mayıs 1961

Atatürk'e bilet kesen biletçi Mahmut Tunailli

Taksim'de itfaiyenın Magirüs merdivenleri ile yaptığı takların altından bizim de yolcusu olduğumuz en öndeki tramvay geçerken çiçek yağmuruna tutuldu. Biraz sonra İstiklâl Caddesi'nde kortejdeki tramvayların kampana sesleri ile ilerlerken, Beyoğlu postanesi önündeki trafik polisinin verdiği buket, vatman Sıtkı Yüce'nin gözlerini yaşarttı. Bu sırada Yüce dönerek, 'İşte bu el sallayanlar, selam verenler hep benim dostlarımdır' dedi.

Her yerde tramvayımızın önüne geçerek son bir hatıra fotoğrafı çektirmek isteyenlerin ısrarcı ricaları arasında nihayet saat 12.50'de, otobüs ve troleybüslerin yanından geçerek Eminönü'ne geldik. Burada bir nöbet değişimi oldu. Vali ve Belediye Başkanı Tümgeneral Refik Tulga, hayatın tekâmül etmesi gibi vasıtaların da tekâmül ettiğini söyledikten sonra, 'İşte 1871 senesinde atlı olarak güzel İstanbul'a gelen tramvaylar, bugünden itibaren yerlerini otobüse ve troleybüse bırakıyor' dedi.

Refik Tulga'nın bu konuşması ile tören son buldu. Müteakiben Vali, Şişli, Maçka ve Kurtuluş'tan son tramvayları getiren vatman ve biletçilere, günün hatırası olarak hazırlanmış gümüş tabakları, emekli vatman ve biletçilere de birer kutu şeker verdi.

Tramvaylar, bugün Kadıköy semtine geçirilecek ve orada çalıştırılacaktır."

ATATÜRK DE TRAMVAYA BİNMİŞ

Tramvayların kaldırılması hadısesi Hürriyet gazetesinde bir vatmanın çok ilginç bir anısı eşliğinde yer bulmuştu. "İstanbul'da Tramvaylar Bir Varmış Bir Yokmuş" başlığı ile verilen haber şöyleydi[305]:
"Son seferini yapan 128 numaralı kırmızı tramvay araba ile bu şehrın kalbinden sanki bir parça koptu. Bu kırmızı renklı tramvay az kahrımızı çekmedi. Çok eskiden dünyanın en inişli çıkışlı şehrini beygirlerle tırmandı da yılmadı. Şişli'den Karaköy'e çift beygirle indirilir, Karaköy'den Şişli'ye dört beygirle çıkarılırdı. O günleri yaşamış, şimdi 70 yaşına basmış Mahmut Tunailli diyor ki:

'- İdarenın en eskı bıletçılerındenim. Vatmanlık, kontrolörlük de yaptım. Bır gün elektrikli tramvay devrinde, Bebek istikametinden geliyorduk. Kontrolördüm. Bir bey oturmuş, dışarısını seyrediyordu. 'Bilet' dedim. Kaldırdı başını baktı. Atatürk değıl mıymiş? Dolmabahçe'de indi, gitti. Ardından O'nu uzun uzun seyrettim"

Tramvayların kaldırılması, bu ulaşım aracına alışan bazı yazarların tepkisine sebep olmuştu. Bu çerçevede Refii Cevat Ulunay "Ayrılık" başlıklı makalesinde konuyu şöyle ele almıştı:[306]

"Bugün ayrılıyoruz. Ey çocukluğumun, gençliğimin, olgunluğumun, ak saçlı günlerimin yâr-ı vefadarı!... Artık bir daha birbirimizi göremeyeceğiz, sen de bütün gidenler gibi bir hatıradan ibaret kalacaksın.

Şairler, ayrılık için manzumeler, kıtalar, beyitler yazmışlar.

Fikret:

Soğur, donar, kırılır, senden ayrılınca nazar
Yaşar mıyız seni kaybetsek? Ah! Kalbim...

Diyor ve en güzel şiirini de ayrılık üzerine yazıyor:

Oh! Gel, gel, bu hafâgâha beraber gidelim
Orda sensiz geçecek günleri tanzim edelim

Bestekârlar en hazin eserlerinde ayrılığa ağlamışlar:

Benim halim firâkınla yamandır
Hicazı ne firkat zedelere "Ah!" ettirmemiştir.

Bu satırları yazarken evvela senin şatafatlı devirlerini düşündüm:

O zamanlar herkes sana koşardı, lütufkârlığına dehalet ederdi. Sen, bir saltanat arabası gibi dört at koşulmuş gerdunenle geçer, usta arabacıların kırbaç şakırtıları arasında, geçtiğin yolda bulunanları ikaz için borular çaldırarak, hatta önünde nefirler öttürerek koşan vardacılarınla etrafa ihtişam saçardın.

Şu koca şehir senin malikânen gibi idi.

Düz yollarda iki katlı arabana binerdın, yokuşları dört atla çıkardın. Şehrin Karaköy, Salkımsöğüt gıbi kalabalık semtlerinde büyük kervansaraylara benzeyen avlular vardı. Burada, ortaçağda olduğu gibi, menzil beygirleri emrine amade idi.

Memleketin tanınmış kalemleri senden bahsederlerdi. Hüseyin Rahmi Gürpınar, en güzel romanlarından birine senin vasfınla başlamıştı.

305 Cumhuriyet, 13 Ağustos 1961.
306 Hürriyet, 13 Ağustos 1961.

Ahmet Rasım, Şehir Mektupları'nda senin hakkında ne doyulmaz nükteler yazmıştır...

Sonra bir gün geldi, makine medeniyeti senin de bu ihtişamına son verdi Ahırlar yıkıldı, atlar satıldı, kırbaç şakırtıları bitti, borular, nefirler sustu.

Nasıl arabalar yerlerini otomobillere verdilerse senin saltanatına hizmet eden atlar da yerlerini makineye bıraktılar. O zaman yine parladın. Hatta yalnız şehre hizmetle kalmadın, aynı zamanda kendini İstanbul'un zevkine de vasıta ettin.

Ramazan geceleri bütün bir aile senin sayende Fatih'ten kalkıp, Şehzadebaşı'nın, Direklerarası'nın, Beyazıd'ın, Divanyolu'nun gündüz gibi aydınlanan mağazalarını, dükkânlarını yorulmadan seyrediyor, camilerin mahyalarını okuyor ve köprüden geçerek Boğaz havasını da aldıktan sonra Beyoğlu'na çıkıyor, Taksim'de su kumpanyasının renkli çağlayanları ile gözlerini nurlandırarak aynı yoldan Fatih'e dönüyordu.

Bu ucuz gezintı senın şehir halkına bezlettığın bir inayetti, fakat her şey gibi bu da unutuldu. Günler geçiyor, dünya değişiyordu. Yavaş yavaş artık seni de küçük görüyorlardı.

Hakkında yazılan yazılar, nükte cinas değildi... Sanki sen bir gerilik sembolü olmuştun.... Gezip dolaşacağın sahaları ufalttılar, kıstılar, ah! Nihayet Nasreddin Hoca'nın leylek fıkrası gibi seni de kuşa benzettiler.

Öğrendiğime göre bu ayrılık gününde mutantan bir cenaze alayı tertip edilmiş. Son vazifeyi senelerce sana hizmet eden en kıdemli emektarların yapacak, tabutun çiçeklerle süslenecek, cenazen başında nutuklar irad edilecekmiş.

Ben yufka yürekli olduğum ıçin bu hazin merasimde bulunamayacağım. Son bir hediye olarak mezar taşına yazılmak üzere şu kitabeyi takdim ediyorum."

Ayrılık derdinin hiç kimse bulup çaresini
Unmadı namlı etıbbâ yüreğım yaresini
Bu tramvayla hemen ahrete gitmek dileyen
Gelsin âgûşuma, almam biletin pâresini.

Tramvaylar İstanbul'un Anadolu yakasında 5 yıl daha çalıştı. Sonuçta 14 Kasım 1966 tarihinden itibaren buradan da kaldırıldı. O gün 12 numaralı Üsküdar-Kadıköy ve 8 numaralı Kadıköy-Hasanpaşa tramvayları son seferlerini yaptılar. Ertesi günkü gazeteler "Kadıköy'de Dün Vatmanlar Ağladı" başlığı ile bu son yolculuğu okuyucularına duyurmuşlardı[307]. Sonraki dönemde, tramvaya alışmış olan İstanbullular bu emektar ulaşım aracını çok aradılar.

OKTAY AKBAL, "KIRMIZI TENTELİ BİR TRAMVAY" ADINI VERDİĞİ KİTABINDA TRAMVAYSIZLIĞI ANLATIR

"Bağdat Caddesi'nde artık tramvay yok. Bir sihirli değnek dokunuşu ile İstanbul'un bir parçası kopup gitti. Hem neresi gitmedi ki diyeceksiniz! İstanbul 40'lı yıllarda, 50'lilerde nitelikli bir kentti. Şimdi bir köyler topluluğu... Adı İstanbul olan koskoca bir köy... Bu kentte doğup büyüyenler yabancı gözlerle bakıyorlar. Burası mıydı bizim İstanbul'umuz diyorlar!

307 *Milliyet 15 Kasım 1966, Cumhuriyet 15 Kasım 1966*

Geçenlerde Bostancı'dan Göztepe'ye kadar yürüdüm. İki yanı koskoca yapılarla çevrili bir cadde... Yabancı adlar taşıyan mağazalar, dükkânlar, 'cafe'ler. Kişi kendini başka bir ülkede sanıyor! Tek yöne doğru hızla koşan taşıtlar. Otomobiller, otobüsler. Bir yere hızla yetişmek ister gibi... Gidiş var Kadıköy'e, geliş yok. Gelişler kıyı yolundan... Suadiye'de biraz durdum. Bir 'cafe'de azıcık oturdum. Bır bir geçti eski yıllar, eski insanlar, eski serüvenler...

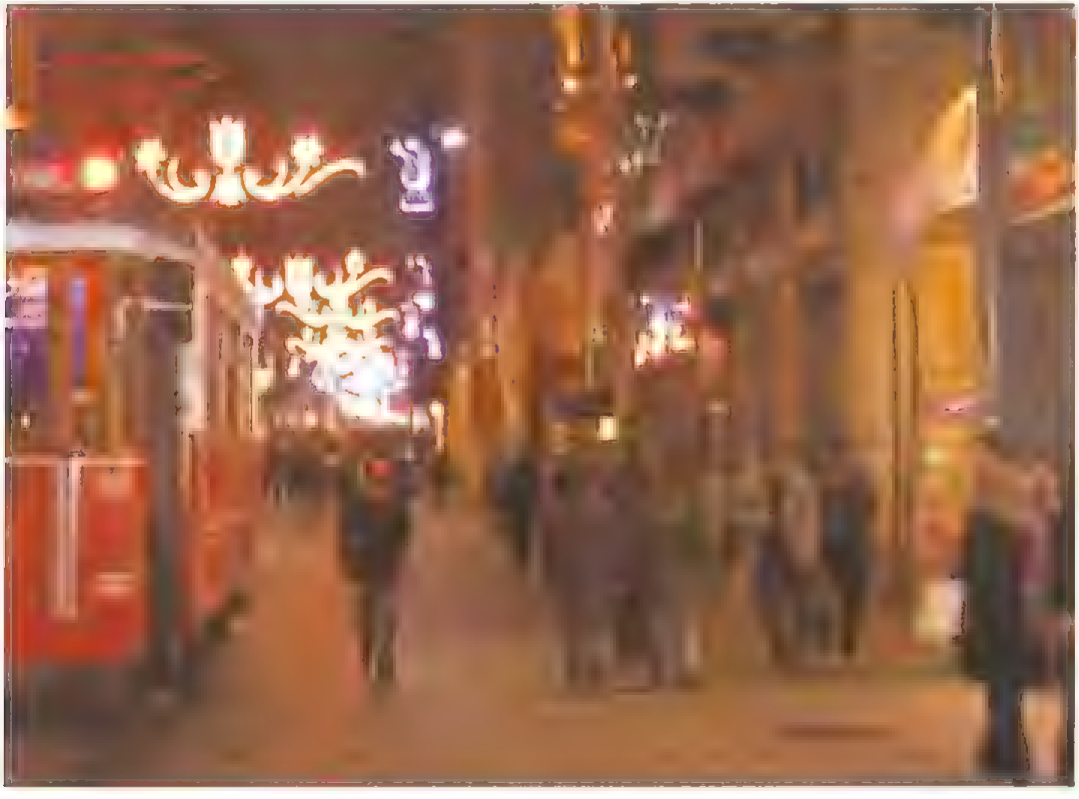
Bir arkadaşla bu yolu yürüdüğümü anımsadım. 1943 müydü, 44 mü? Bir tek apartman yoktu yol üstünde. Köşkler, villalar. Tramvaylar geçiyordu. İstanbul yakasındakilere hiç benzemeyen taşıtlardı bunlar. İki yanları açık, tenteli. Kişiye bir yaşam sevinci veren bu taşıtlar oyuncaklara benziyorlardı. Bir tek Rasim vardı, pastacı, dondurmacı Rasim. Küçük bahçesinde, taraçasında akşamüstleri semtin gençleri buluşurdu. Ben de bir akşam birini beklemiştim, gelmemişti. Bir de Açıkhava tiyatrosu vardı Çınardibi'nde. Neredeydi diye aradım, bulamadım. 40'lardaki "ben"i bulabilecek miydim ki? Giden gitmiş! İnsan, birden ölmüyor, zaman içinde değişe değişe ölüyor.

Nerde o yılların insanı, o yıllardaki ben, o yıllardaki İstanbul?

Şehzadebaşı'dır, Erenköy'dür benim çocukluğumun düşlerinde yaşayan karışmış köşeler. İkisi de yok şimdi! Var gibiler ama gerçekte yoklar.

'Ah kırmızı tenteli bır yazlık tramvay geçse de bınip gitsek Fenerbahçe'ye diyorum bir filbahri demetiyle kucağımda'.

Şu sıcak Ağustos gününde eskılere dönmenin bır anlamı var mı? İşte çöpler yığılı köşebaşlarında dağlar gibi! Ne Boğaziçi kalmış, ne Erenköy, ne Şehzadebaşı... Boşuna beklemek 'kırmızı tenteli tramvayları'. O tramvaylar düşlerimizin rayları üzerinde kayıp gidecek, biz yaşadıkça, hepsi o kadar..."[308]



308 Oktay Akbal, Kırmızı Tenteli Tramvay, İstanbul 1993, s.77-79

KAYNAKÇA

ARŞİV BELGELERİ

BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ (Belge numaraları dipnotlarda gösterilmiştir.)

- A. DVN.MKL.
- A. MKT. MHM.
- BEO, Nafia Gelen.
- BEO, Nafia Giden.
- DH. UMVM.
- DH.EUM.THR.
- DH.İD.
- DH.KMS.
- DH.MKT.
- DH.MUİ.
- DH.UMVM.
- DUİT.
- HR.TO.
- İ.DH.
- İ.Hus.
- İ.MM.
- İrade Meclis-i Mahsus.
- İrade Şura-yı Devlet.
- Meclis-i Tanzimat Defteri.
- MV.
- MVM.
- ŞD.
- T.NFİ.
- Y.PRK.ŞH.
- Y.PRK.TNF.
- Y.PRK.UM.
- Y.PRK.ZB.
- ZB.

BASILMIŞ KAYNAKLAR

- ADIVAR, Halide Edib, *Türkün Ateşle İmtihanı,* İstanbul 1982, altıncı baskı.
- Ahmet Rasim, *Dünkü İstanbul'da Hovardalık,* İstanbul 1992, ikinci baskı.
- Ahmet Rasim, *Eşkâl-i Zaman,* hazırlayan Orhan Şaik Gökyay, İstanbul 1969.
- AKBAL, Oktay, *Kırmızı Tenteli Tramvay,* İstanbul 1993.
- AKYILDIZ, Ali, "Demiryolları ve Değişme", *Yeni Toplum,* yıl 1992, sayı 1.
- ARI, Bülent, "Üsküdar'ın Ulaşımı", *II. Üsküdar* Sempozyumu *Bildiriler,* yıl 2004, c.I.
- ARISAN, Kazım, "Eski İstanbul'da Şehiriçi Ulaşımı" *Çağını Yakalayan Osmanlı.*
- AYTAR, Dündar, *Çekilin Yoldan Geliyor Vatman,* İstanbul 2006.
- Basiretçi Ali Efendi, *İstanbul Mektupları,* haz. Nuri Sağlam, İstanbul 2001.
- BELEN, Fahri, *Türk Kurtuluş Savaşı,* Ankara 1973.
- *Convention et Cahier des Charges Relative à la Distribution Publique dans la Partie Europeèenne de Constantinople et sa Banlieu,* Constantinople 1917.
- ÇELİK, Zeynep, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul,* İstanbul 1998, ikinci baskı.
- DANİŞMEND, İsmail Hami, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi,* İstanbul 1972.
- ENGİN, Vahdettin, *Tünel'den Füniküler'e,* İstanbul 2007.
- ENGİN, Vahdettin, "İstanbul İçin Öngörülen Birkaç Raylı Sistem Projesi", *Teknik Eleman,* Kasım-Aralık 1996, sayı 13.
- ENGİN, Vahdettin, "İstanbul'un Anadolu Yakasında İlk Tramvay Hattı", *II. Üsküdar* Sempozyumu *Bildiriler,* yıl 2004, c.I.
- ENGİN, Vahdettin, "Otomobile Eskiden 'Zâtülhareke' Derdık", *Hürriyet Tarih,* 20 Ağustos 2003.
- ENGİN, Vahdettin, "Son Dönem Osmanlı'da Enflasyon", *Tarih ve Medeniyet,* yıl 1997, sayı. 33.
- ENGİN, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları,* İstanbul 1993.
- ENGİN, Vahdettin, *Tünel,* İstanbul 2000; Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları,* İstanbul 1993.
- ERAĞAN, Nedim, *Tramvaylı Günler ve Eski Tangolar,* İstanbul 1994, s. 17-20, 50-56.
- ERGİN, Osman Nuri, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye,* İst. Büyük Şehir Belediyesi Kültür İşleri Dairesi Yayını, İstanbul 1995, c.V.
- ERİŞÇİ, Lütfü, *Türkiye'de İşçi Sınıfının Tarihi,* İstanbul 1951.
- ERTUĞ, Nejdet, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar,* Ankara 2001.
- FELEK, Burhan, *Eski İstanbul Hikâyeleri,* İstanbul 1971.
- FERİDUN, Hikmet, "Tramvaylara Asılmalar", *Akşam,* 13 Mart 1935.

- FINDIKOĞLU, Ziyaeddin Fahri, "İstanbul'da Şehir İçi İnsan Nakli Meselesi ve İstanbul'da Tramvay İşçilerinin İçtimai Durumu", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Neşriyatı,* İstanbul 1949.
- FİŞEK, Kurthan. *Türkiye'de Kapitalizmin Gelişmesi ve İşçi Sınıfı,* Ankara 1969.
- GENCER, Ali İhsan, *Bahriye'de yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretı'nın Kuruluşu (1789-1867),* İstanbul 1985.
- GENCER, Ali İhsan, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları,* İstanbul 1986.
- "Gençler", *Ameli Elektrik,* yıl 1926, sayı 13, s. 33-35.
- GÖKSEL Ali Arif, *İstanbul'un Yolları ve Şehir Yollarının Tarihçesi,* İstanbul 1995.
- GÜLERSOY, Çelik, *Eski İstanbul Arabaları,* İstanbul bty.
- GÜLERSOY, Çelik, *Kayıklar,* İstanbul 1983.
- GÜLERSOY, Çelik, *Tramvay İstanbul'da,* İstanbul 1989.
- GÜLMEZ, Mesut, "Tanzimattan Sonra İşçi Örgütlenmesi ve Çalışma Koşulları" *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi,* cilt. III.
- GÜRPINAR, Hüseyin Rahmi, *Şıpsevdi.*
- GÜZEL, Şehmus, "Tanzimattan Cumhuriyete İşçi Hareketleri ve Grevler", *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi,* cilt. III.
- İLGÜREL, Mücteba, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devletinde Kurma Teşebbüsleri" *Çağını Yakalayan Osmanlı ODMHUTSB,* haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul 1995.
- İLHAN, Attila, *Hangi Atatürk,* İstanbul 1982, ikinci baskı.
- *İmtiyazat ve Mukavelat Mecmuası,* İstanbul 1302, c. I.
- İPŞİRLİ, Mehmet, "Araba" *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi,* c. III. s. 244; Ertan Ünal, "Arabalar", *Hayat Tarih Mecmuası,* yıl 1968, sayı 8.
- "İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdareleri Teşkilat ve Tesisatının İstanbul Belediyesi'ne Devrine Dair Kanun" *İstanbul Belediye Mecmuası,* yıl 1939. sayı. 176-177.
- KARAY, Refik Halit, *Makyajlı Kadın,* İstanbul 1943.
- KAYGILI, Osman Cemal, *Köşe Bucak İstanbul,* İstanbul 2003.
- KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç, *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay,* İstanbul 1998.
- KAZGAN, Haydar, *Galata Bankerleri,* İstanbul 1991.
- KOÇU, Reşat Ekrem, "Araba, Arabacı, Saray, Konak, Kıra ve Yük Arabaları ve Arabacıları" *İstanbul Ansiklopedisi* c. II.
- KOS, Karoly, *İstanbul Şehir Tarihi ve Mimarisi,* çev. Naciye Güngörmüş, Ankara 1995.
- KURAN, Ercüment, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın

Kuruluşu ve Faaliyeti", *Çağını Yakalayan Osmanlı.*

- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve Ege Körfezi Hamidiye Şirketi". *Çağını Yakalayan Osmanlı.*
- ORHONLU, Cengiz, "Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği" *İÜEF Tarih Dergisi,* yıl 1966, sayı 21.
- ORTAYLI, İlber, "Sanayı Çağında İstanbul", *Dünya Kenti İstanbul,* Editör Afife Batur, byy, bty.
- ORTAYLI, İlber, *Tanzimatdan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği,* İstanbul 1985.
- PECH, Edgar, Manuel des Societes Anonymes Fonctionnant en Turquie, Paris 1908.
- PECHEUX, J., *La Naissance du Rail Européen en 1800-1850,* Paris 1970.
- PEK, Nuri, "Otobüslerin Babası: Omnibüs", *Resimli Tarih Mecmuası,* yıl 1952, sayı 31.
- RAMSAUR, E., *Jön Türkler ve 1908 İhtilali,* tercüme Nuran Yavuz, İstanbul 1982.
- REFİK, Cemal, "Tramvayda Biletçilik Dersi" *Akşam,* 17 Mart 1940.
- SAGNET, L.,"Tramways", *La Grande Encylopédie,*c.XXXI.
- SAKAOĞLU, Necdet, "Vükela Vapuru", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* İstanbul 1994, c. VII.
- SENCER, Oya. *Turkiye'de İşçi Sınıfı Doğuşu ve Yapısı,* İstanbul 1969. s. 133-134;
- *Statuts de la Société Anonyme Ottomane du Chemin de Fer Metropolitain de Constantinople Entre Galata et Pera,* Constantinople 1911.
- ŞİŞMANOV, Dimitır, *Türkiye İşçi ve Sosyalist Hareketi Kısa Tarihi (1908-1965),* İstanbul 1978.
- TALU, Ercüment Ekrem, "Atlı Tramvay Devrinde Nasıl Yolculuk Edilirdi", *Hayat Tarih Mecmuası",* Aralık 1978.
- TANYELİ, Gülsün -Yegan Kahya, "*Galata Köprüleri*", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedısi, İstanbul, 1994, c.III.
- TEKELİ, İlhan -Selim İlkin. "Osmanlı İmparatorluğunda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler", *Çağını Yakalayan Osmanlı.*
- TEKELİ, İlhan, "Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım", *İstanbul,* yıl 1992, sayı, 2.
- TOYDEMİR, Sedat, *Türkiye'de İş İhtılaflarının Tarihçesi ve Bugünkü Durumu,* İstanbul 1951.
- "Tramway", *Lorusse du XX ème Siècle, c.VI.*
- TUTEL, Eser, "Şirket-i Hayriye", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* İstanbul 1994, c. VII.
- UŞAKLIGİL, Halit Ziya, *Bir Yazın Tarihi,* İstanbul 1974.
- ÜNAL, Ertan, "İlk Tramvay Son Tramvay", *Hayat Tarıh Mecmuası,* Kasım 1968.
- ÜNAL, Ertan, "Tarihte Geçen Arabalar" *Hayat Tarih Mecmuası,* yıl 1968, sayı. 9.
- ÜNAL, Ertan, "Tramvayları Boşuna mı İdam Ettik?", *Yıllarboyu Tarıh,* yıl 1979, sayı 2.
- YENİAY, Hakkı, *Osmanlı Borçları Tarihi,* Ankara 1936.

GAZETELER VE DERGİLER

(Gazete ve dergilerin tarih ve sayıları dipnotlarda gösterilmiştir.)

- Akşam.
- Ameli Elektrik Dergisi.
- Âti.
- Cumhuriyet.
- Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi.
- Düstur, Dersaadet 1329, ikinci tertip, c.I.
- Düstur, ikinci tertip, c. XII.
- Düstur, üçüncü tertip, c. V.
- Hürriyet.
- İkdam.
- İleri.
- İstatistik Yıllığı, 1931/1932. c. V.
- La Gazette Finaciere.
- La Turquie.
- Le Moniteur Oriental.
- Levant Herald.
- Milliyet.
- Moniteur Oriental.
- Sabah.
- Servet-i Fünun.
- Société de Tramways de Constantinople,Constantinople 1911.
- Son Posta.
- Şehbal.
- Tanin.
- Tevhid-i Efkâr.

26

17
SIRKECI